

Plangebied Kraansteiger, gemeente Dordrecht

Een archeologisch bureauonderzoek en een
verkennend, inventariserend
veldonderzoek door middel van boringen

M.C. Dorst



Vakteam Erfgoed /
Archeologie

Gemeente Dordrecht
Spuiboulevard 300
Postbus 8
3300 AA Dordrecht
www.dordrecht.nl/archeologie

Dordrecht Ondergronds 162

Plangebied Kraansteiger, gemeente Dordrecht

Een archeologisch bureauonderzoek en een
verkennend, inventariserend veldonderzoek
door middel van boringen

M.C. Dorst



2025

Gemeente Dordrecht
Vakteam Erfgoed/Archeologie



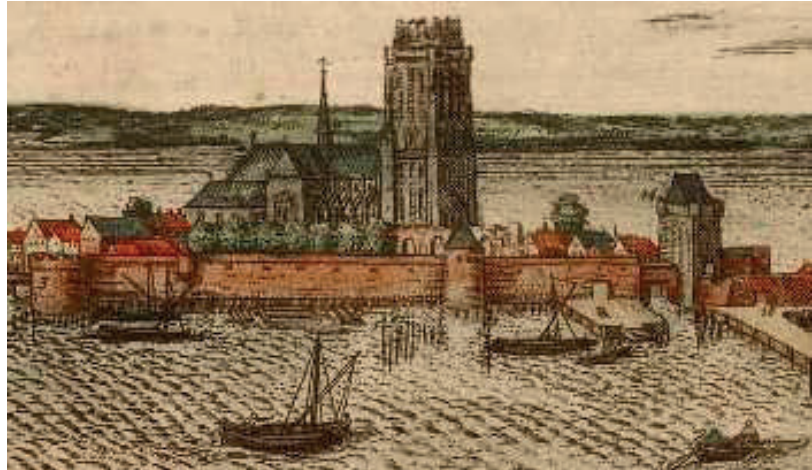
Colofon

ISSN: 1876-2379
Tekst: M.C. Dorst
Inhoudelijke toetsing: J. Hoevenberg
Redactie: J. Hoevenberg
Afbeeldingen: Gemeente Dordrecht, Vakteam Erfgoed/Archeologie, tenzij anders vermeld
Vormgeving: M.C. Dorst
Drukwerk: n.v.t.
Uitgave: Gemeente Dordrecht, juni 2025

Gemeente Dordrecht, Domein ROB (Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer)
Cluster Ruimtelijke Strategie & Beleid / Vakteam Erfgoed / Team Archeologie
P: Postbus 8, 3300 AA Dordrecht
T: (078) 7708223
E: monarch@dordrecht.nl
W: www.dordrecht.nl/archeologie.nl / www.facebook.com/DordrechtOndergronds

© Gemeente Dordrecht, 2025

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch databestand of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave dient men zich tot de uitgever te wenden.



1 Inleiding en onderzoekskader	5
1.1 Administratieve gegevens	5
2. Gegevens plan- en onderzoeksgebied	7
2.1 Plan- en onderzoeksgebied en huidig grondgebruik	7
2.2 Geplande werkzaamheden	8
3. Bureauonderzoek	11
3.1 Geologie, landschappelijke ontwikkeling en pre-ME bewoning	11
3.2 Middeleeuwse en post-middeleeuwse (stedelijke) ontwikkeling	22
3.3 Bekende archeologische informatie en middeleeuwse laad- en loskranen	34
3.4 Geo-archeologische verwachting	36
4. Doel en vraagstellingen veldwerk	41
5. Veldwerk	43
5.1 Methoden	43
5.2 Onderzoeksresultaten	44
5.2.1 Bodemopbouw	44
5.2.2 Archeologie	45
6. Samenvatting, conclusies en aanbeveling	47
Bronnen	49
Bijlage 1: boorbeschrijvingen	51



Het plangebied Kraansteiger in de periode 1920-1929 (RAD inventarisnr. 552_311502)).

1. Inleiding en onderzoekskader

Begin 2025 is gestart met verkennende gesprekken overeen kadeherstelproject/herinrichtingsplan voor de locatie Kraansteiger in de binnenstad van Dordrecht. Het betreft een open ruimte gelegen tussen de Wijnstraat en het water van de Wijnhaven. De locatie is momenteel in gebruik als parkeerterrein. Daarnaast is er een kleine fietsenstalling en staan er enkele bomen en een ondergrondse afvalcontainer.

Het project betreft in eerste instantie een kadeherstel of –vernieuwingsproject, maar mogelijk vindt er ook een herinrichting plaats waarbij de huidige functie van de Kraansteiger zal veranderen. Er zal gekeken worden naar het aantrekkelijker maken van deze openbare ruimte. Exacte plannen, en dan met name voor wat betreft mogelijke bodemingrepen, zijn in dit stadium van het project nog niet bekend.

Zoals de naam Kraansteiger al doet vermoeden, heeft er in het verleden op deze locatie een laad- en loskraan gestaan. De funderingsresten hiervan zijn mogelijk nog in de ondergrond aanwezig. Voor het opmaken van een goede archeologische verwachting van de locatie is daarom een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd.¹ Hierin worden de archeologische waarden voor de locatie in kaart gebracht en kan een inschatting gemaakt worden waar en op welke diepte behoudenswaardige archeologische resten, waaronder de kraan, aanwezig zullen zijn. Deze rapportage betreft de verslaglegging van de resultaten van het archeologisch bureauonderzoek en het daarop volgende inventariserende veldonderzoek door middel van boringen.

1.1. Administratieve gegevens

Aard onderzoek:	Bureauonderzoek en een verkennend inventariserend veldonderzoek door middel van boringen
Projectcode:	2025-3
ARCHIS:	Onderzoeksmeldingsnummer 5679813100
Periode:	Late Middeleeuwen- Nieuwe Tijd
Datum onderzoek:	Januari-februari (bureauonderzoek) en juni (veldonderzoek) 2025
Provincie:	Zuid-Holland
Gemeente:	Dordrecht
Straten:	Kraansteiger
Kaartblad:	38C
RD coördinaten:	centrum: 105.447 / 425.681
Opdrachtgever:	Gemeente Dordrecht, Ingenieursbureau Drechtsteden (IBD)
Contactpersoon:	E.M. Oosterwijk (medior projectingenieur / projectleider)
Uitvoerder(s):	Gemeente Dordrecht, vakteam erfgoed
Medewerker:	M.C. Dorst (senior KNA-archeoloog, actorregisternummer 44280884)
Bevoegde overheid:	Gemeente Dordrecht
Autorisatie onderzoek:	S. Langenberg (clustermanager Ruimtelijke Strategie & Beleid)
Autorisatie rapport:	J. Hoevenberg (senior KNA-archeoloog, actorregisternummer 59356510)
Status rapport:	Goedgekeurde definitieve versie, d.d. 17-6-2025
Archivering:	Digitaal: Archief vakteam erfgoed/archeologie (www.dordrecht.nl/archeologie) / e-depot Nederlandse Archeologie (http://www.dans.knaw.nl). Analooq: Stadsdepot gemeente Dordrecht

1 Archeologisch advies gemeente Dordrecht, vakteam erfgoed, Hoevenberg 2025. adviesnr. 25A009.

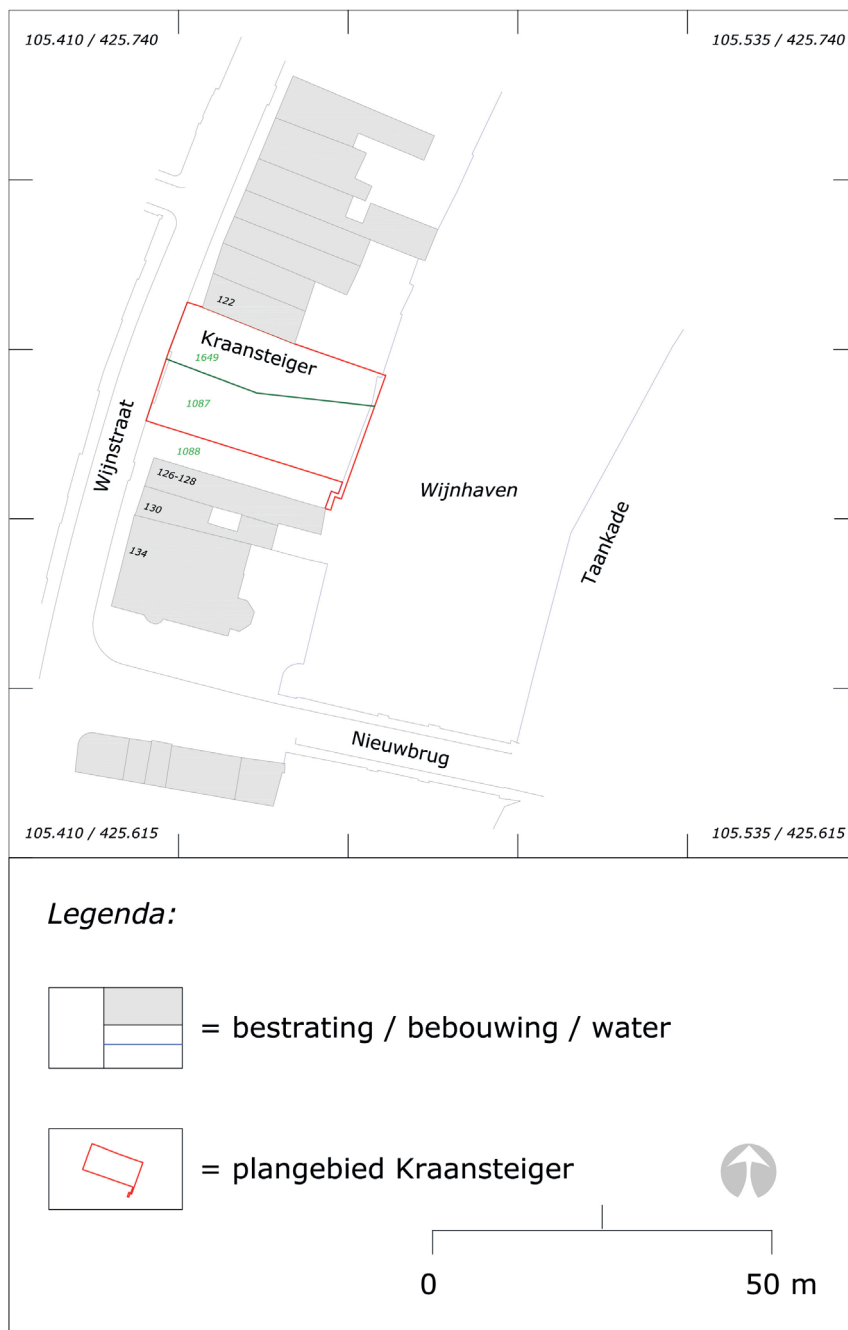
2. Gegevens plan- en onderzoeksgebied

2.1. Plan- en onderzoeksgebied en huidig grondgebruik

Het plangebied Kraansteiger is een open ruime tussen de Wijnstraat en de Wijnhaven, gelegen in de historische binnenstad van Dordrecht (afb. 1 en 2). Het terrein meet 30 x 18,4 m (552 m²). Het terrein is voornamelijk in gebruik als parkeerterrein, maar op het terrein zijn ook verschillende, zogenoemde fietsnietjes (fietsenstalling), een ondergrondse afvalcontainer en twee bomen aanwezig. Het gehele maaiveld is verhard met klinkers en kinderkopjes en ligt ter hoogte van de Wijnstraat op 2,4 m + NAP en ter hoogte van de kademuur van de Wijnhaven op 1,8 m + NAP.



Afb. 1. De locatie van het plangebied in Dordrecht (rood, bron: intern geo-informatiesysteem Drechtmaps, bewerkt door Dorst 2025).



Afb. 2. Het plan- en onderzoeksgebied in detail weergegeven op de kadastrale kaart (rood). In groen zijn de kadastrale grenzen en perceelsnummers aangegeven (kaart: Dorst, vakteam erfgoed, 2025).

2.2. Geplande werkzaamheden

Het is in dit stadium van het project nog onbekend wat er uiteindelijk binnen het plangebied Kraansteiger gaat gebeuren. Het is in ieder geval zeker dat herstelwerkzaamheden aan de kademuur zullen worden uitgevoerd en dat de gehele kade maximaal 15 cm opgehoogd zal worden. Aangezien de steiger vanaf de Wijnstraat in de richting van de haven afloopt, zal dit in de praktijk neerkomen op een ophoging van 0 cm aan de Wijnstraat tot maximaal 15 cm ter hoogte van de kademuur van de haven. Allereerst zal een funderingsonderzoek plaatsvinden en wordt er een variantenstudie opgestart omdat het nog niet bekend is of er gerestaureerd zal worden of dat er vervanging zal plaatsvinden. Verder is door opdrachtgever gevraagd om het archeologisch onderzoek niet alleen te richten op de kade, maar ook de belendende percelen. Mogelijk zullen hier ook werkzaamheden plaatsvinden waarbij de locatie een andere functie zou kunnen krijgen dan de huidige parkeerplaats.

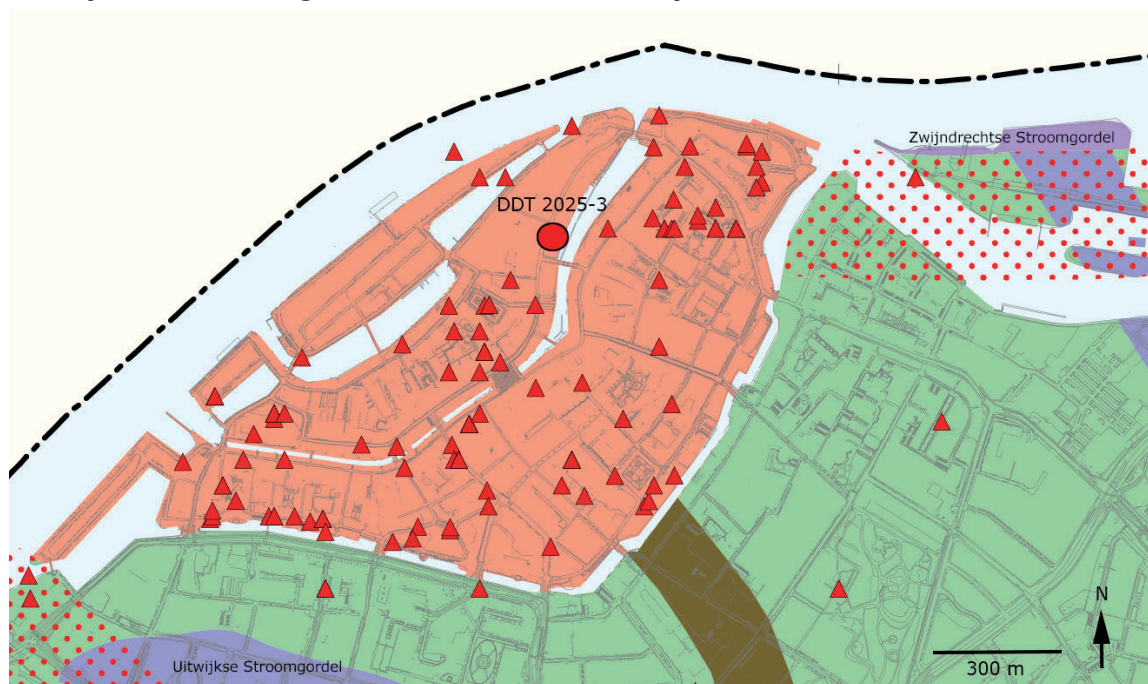
Hierover is echter nog niets zeker en is het dus ook onbekend of er hier ook graafwerkzaamheden zullen worden uitgevoerd.² Voor dit archeologisch bureauonderzoek is dus aangenomen dat er binnen het hele plangebied mogelijk graafwerkzaamheden worden uitgevoerd tot een diepte die groter is dan de te verwachten antropogene ophogingen, dus totca. 3 m – NAP / 6 m – mv.

2 Uitgangspunten van het project d.d. 21-1-2025 aangeleverd, namens opdrachtgever IBD, door dhr. A. van Tilborg (projectleider Openbare Ruimte, cluster ruimtelijke Kwaliteit, gemeente Dordrecht).

3. Bureauonderzoek

3.1. Geologie, landschappelijke ontwikkeling en pre-middeleeuwse bewoning

Op basis van de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Dordrecht (2009) is kan opgemaakt worden dat er in het plangebied geen rivierduinen en oudere stroomgordels aanwezig zijn (afb. 3). Dit is niet geheel zeker; de bodemgegevens van het buitengebied zijn niet geëxtrapoleerd naar de binnenstad omdat hiervoor destijds te weinig gegevens beschikbaar waren. De aanname dat er geen oudere stroomgordels aanwezig zijn, is gedaan omdat de Zwijndrechtse Stroomgordel ten oosten van de binnenstad naar het noorden afbuigt (afb. 3). Vanaf het begin van het Holoceen, ca. 9800 voor Chr. was door de stijgende grondwaterspiegel sprake van intensieve veengroei. Er lag hier sprake een uitgestrekt veenmoeras; de afzettingen van de Formatie van Nieuwkoop, het Hollandveen Laagpakket. Vanaf het Neolithicum-Bronstijd sneden zich hierin enkele grote rivieren die vanuit het oosten in westelijke richting stroomden. Het gaat om de Uitwijkse Stroomgordel (4650-4200 voor Chr.) en de Zwijndrechtse Stroomgordel (2550-500 voor Chr.) (afb. 3). Hierbij moet opgemerkt worden dat een andere rivier op het Dordtse grondgebied, de Dubbel ook uit deze periode dateert. Van deze rivier is lang aangenomen dat deze behoort tot de periode van de jonge stroomgordels en zou dateren vanaf de IJzertijd. Maar op basis van recent booronderzoek op de locatie Gezondheidspark in Dordrecht is gebleken dat de oudste geulfase van deze rivier ook te dateren is in de periode Neolithicum-Bronstijd (5300-1800 vóór Chr.), waarbij een startdatering in het Neolithicum aannemelijk is.³

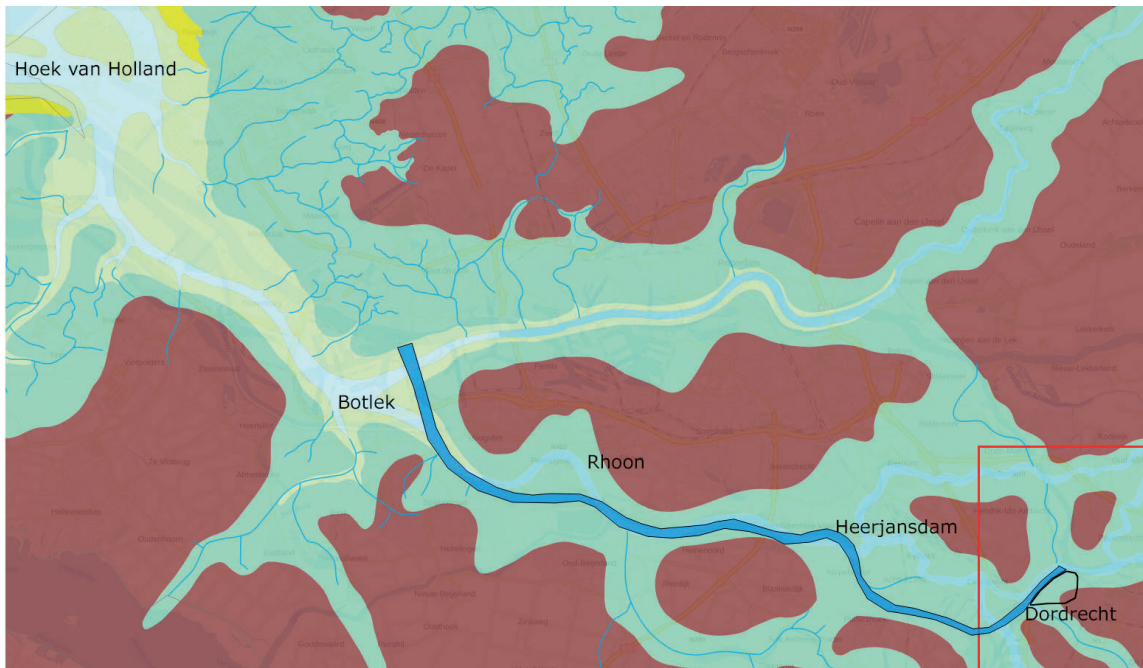


Afb. 3. De locatie van het plangebied (rood, DDT 2025-3) weergegeven op een uitsnede van de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Dordrecht. De oudere stroomgordels zijn in roze/paars aangegeven (De Boer, Rietkerk, Schenk & Jansen, 2009, kaartbijlage 3, bewerkt door Dorst 2025).

De locatie van het plangebied ligt tussen twee rivieren; de Wijnhaven-Voorstraatshaven (ofwel de Thuredrith) aan de oostzijde en de Oude Maas aan de westzijde. Beide vinden hun oorsprong in het verre verleden en zijn zeer waarschijnlijk gelijktijdig onder dezelfde omstandigheden gevormd.

³ Dorst 2022, gemeentelijke projectcode DDT 2021-7, Archis onderzoeksmeldingsnummer 5098062100. De jongste veengroefase is hier gedateerd in de Midden Bronstijd tussen 1616-1509 CalBC, terwijl hieronder nog een dik pakket oeverwalafzettingen en daaronder de oudste geulfase van de Dubbel aanwezig zijn.

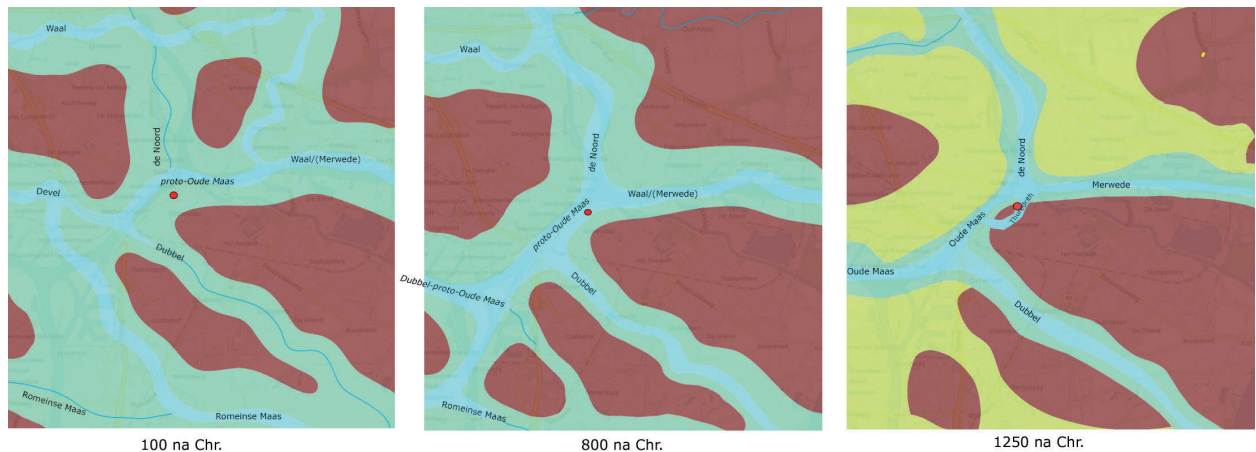
De gepresenteerde startdatering van deze rivieren is gebaseerd op de kaarten en beschrijving zoals weergegeven in Vos et al 2018. De oudste reconstructiekaart waarop deze rivieren zijn aangegeven is de kaart van de situatie rond 100 ná Christus. In afbeelding 4 is deze kaart weergegeven met daarop ter referentie enkele hedendaagse topografische locaties waaronder de stad Dordrecht en de gehele, hedendaagse loop van de Oude Maas.



Afb. 4. Een uitsnede van de paleo-geografische bodemkaart voor de situatie rond 100 ná Christus met daarop aangegeven de contour van de stad Dordrecht (zwart), enkele hedendaagse topografische locaties ter oriëntatie en de hedendaagse loop van de rivier de Oude Maas (blauw). Het rode kader is het deel dat in detail is uitgelicht per periode in afbeelding 5 (Vos et al, 2018, bewerkt door Dorst 2025).⁴

In afbeelding 5 is de veranderende rivierensituatie in de drie perioden 100 ná Chr., 800 ná Chr. en 1250 ná Chr. te zien.

⁴ <https://rce.webgispublisher.nl/Viewer.aspx?map=Paleogeografischekaarten>



Afb. 5. Een overzicht van de paleo-geografische situatie in de perioden 100 ná Chr. (links), 800 ná Chr. (midden) en 1250 ná Chr. (rechts). Hierbij zijn de namen van verschillende rivieren aangegeven en, bij benadering, de locatie van het plangebied (rood) (Vos et al, 2018, bewerkt door Dorst 2022).⁵

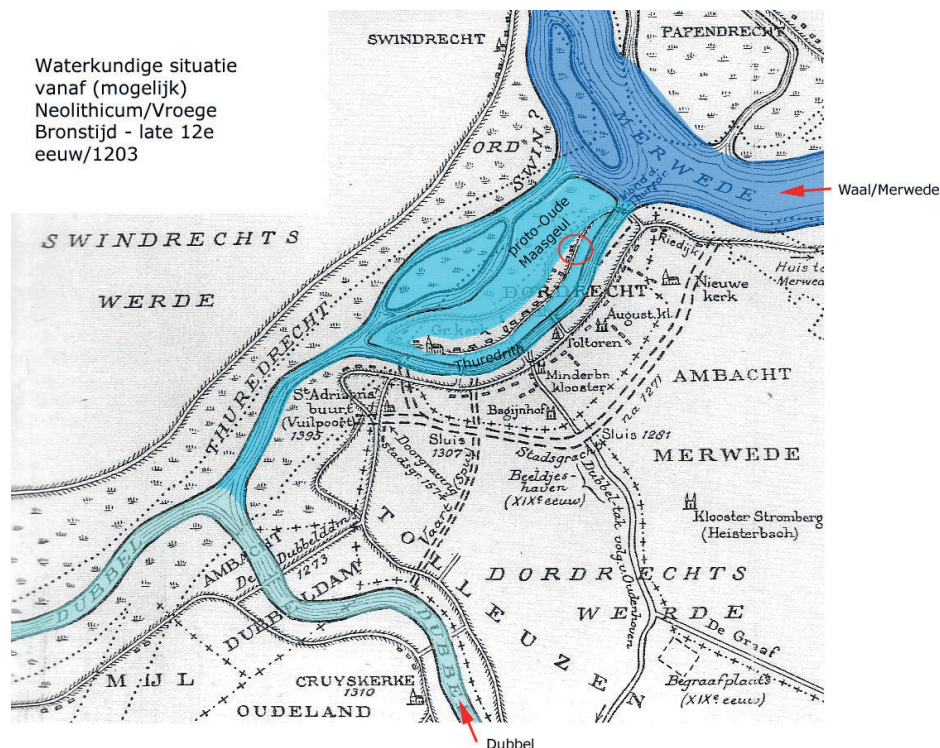
De Oude Maas is ontstaan als doorbraak (avulsie) van de rivier Waal en de oudste fase wordt hieronder dan ook aangeduid met proto-Oude Maas. Deze doorbraak zou hebben plaatsgevonden in de periode (Late) IJzertijd - 100 ná Chr. Het is echter mogelijk dat deze doorbraak al in een (veel) oudere periode al is gestart en van dezelfde datum is als de rivieren de Dubbel en de Romeinse Maas. Aangezien van ten minste de Dubbel duidelijk is dat deze ook al in de periode Neolithicum-Bronstijd aanwezig was (i.p.v. vanaf de IJzertijd), is ook startdatering van de Oude Maas niet geheel zeker. In de oudste fase zal deze proto-Oude Maas bestaan hebben uit een delta-achtige geulensysteem dat in zuidwestelijke richting stroomde.

Het is onduidelijk hoe dit geulensysteem in de Middeleeuwen werd genoemd; mogelijk (deels) onder de benaming Merwede. Hierbinnen zou mogelijk de zuidelijkste geul, de huidige Voorstraats- en Wijnhaven, kunnen zijn aangeduid als de Thuredrith (afb. 5, rechts). Deze zuidoostelijkste geul wordt voorlopig in ieder geval met deze naam aangeduid. Deze geul is gedurende de middeleeuwse ontginningen omgevormd tot haven in de stad en is nu nog aanwezig als de Wijnhaven-Voorstraatshaven (afb. 5, rechts). De kademuur in het plangebied is de huidige grens van deze voormalige rivier de Thuredrith en tot op heden bekend als de Wijnhaven. Anders dan in de situatie rond 100 ná Christus is aangegeven, was al vanaf deze periode (of eerder) het plangebied omgeven door geulen. Dit gebied, dat later bekend wordt als de poortzijde van de stad, was dus in eerste instantie een laaggelegen eilandje in de delta van de proto-Oude Maas. Op verschillende locaties binnen deze poortzijde van de stad (alles ten noordwesten van de Wijnhaven-Voorstraatshaven) is dieper gelegen sprake van een intact (komklei-op-)veenlandschap. Er is dus nooit sprake geweest van een aaneengesloten (diepe) geul van de (proto-) Oude Maas. Er is sprake van een meervoudig geulensysteem waarvan de latere Thuredrith de zuidelijkste geul was.

Dit geulensysteem liep in zuidwestelijke richting en kwam ter hoogte van de locatie Weeskinderendijk-Spieghelstraat uit in de rivier de Dubbel. Vanaf dit punt is het verdere verloop onzeker, zowel in oriëntatie als in datering. Het is mogelijk dat de Dubbel in eerste instantie in Zwijndrecht doorliep als de Devel, zoals aangegeven op de situatiekaart van 100 ná Christus. Het is mogelijk dat vervolgens, waarschijnlijk onder invloed van het ontstaan van de proto-Oude Maas, de loop is veranderd en dat de Dubbel - proto-Oude Maas in een zuidelijkere loop is voortgezet; ongeveer volgens de huidige loop van de Oude Maas (afb. 5, midden). Deze nieuwe geul liep ten zuiden van Zwijndrecht via Heerjansdam-Rhoon en eindigt (nu) bij de Botlek in de Nieuwe Maas. Deze (vermoedelijk) correcte, geologische situatie is aangegeven in de fasekaart van 1250 (afb. 5, rechts).

⁵ <https://rce.webgispublisher.nl/Viewer.aspx?map=Paleogeografischekaarten>

In 2017 zijn grondmonsters uit de geulafzetting van de Thuredrith onderzocht op diatomeeën.⁶ Hieruit is gebleken dat de geul in haar oudste fase een veel brakker milieu laat zien dan in een latere fase. De verhouding in het dieper gelegen grondmonster is ongeveer 50-50% waarbij ongeveer gelijkwaardig sprake is van zoet/zoet-brakke soorten en brak-zoet/mariene soorten. In deze oudere Thuredrith-fase is dus sprake van een grotere mariene invloed. Dit kan verklaard worden door een laag debiet (waterafvoer) in de geul waardoor getijdewerking (en stormvloeden) nog een grotere invloed hebben. Een betrouwbare datering voor deze fase is niet te geven, maar kan op basis van de geologische positie en de theoretische gegevens van Schiereck (2017) mogelijk dateren uit de (Late) IJzertijd. Het jongere grondmonster laat een veel zoeter milieu zien; er is sprake van een zoet-brak milieu met slechts een heel kleine component aan brak-zoet en brakke soorten. Er zou dus sprake kunnen zijn van een verhoogde (rivier)waterafvoer door de Thuredrith-proto-Oude Maas waardoor de mariene invloed afneemt. Hiervan zou volgens de theorie van Schiereck (2017) sprake zijn in de periode vanaf het begin van onze jaartelling. Deze jongere Thuredrith-afzettingen zouden dan ook kunnen dateren uit de Romeinse Tijd – Vroege Middeleeuwen. Het is dus mogelijk dat al in een vroege periode sprake is van uitschurend geulenstelsel met brede en diepe geulen en een toenemend debiet richting zee. Er liep dus aannemelijk al vroeg een breed geulenstelsel tussen Dordrecht en Zwijndrecht. De huidige poortzijde van de stad bestond in de oudste fase nog niet in de huidige vorm. In eerste instantie was slechts sprake van een smalle strook waar nog sprake was van een intact (komklei-op-?)veenlandschap met aan de noordzijde een geul van de proto-Oude Maas en aan de zuidzijde de geul van de Thuredrith (afb. 6).



Afb. 6. De waterkundige situatie volgens Easton (1917). Hij stelde dat deze situatie met verschillende geulen ergens vóór circa 1250 zou zijn ontstaan. Echter, deze situatie van verschillende doorbraken bestond vrijwel zeker al vanaf de IJzertijd, en mogelijk al vanaf het Neolithicum/Vroege Bronstijd. Ten tijde van de middeleeuwse ontginningen was er sprake van een noordelijk geul, die kan worden aangeduid als de proto-Oude Maas en een zuidelijke geul, die nu als de historische Thuredrith wordt geïdentificeerd. Beide behoren echter tot één en hetzelfde geulensysteem (de proto-Oude Maas) dat in de middeleeuwen waarschijnlijk als geheel met Thuredrith werd aangeduid. Het plangebied is bij benadering in rood aangegeven; de exacte ligging van de geul destijds is onbekend (bewerking van kaart van Easton (1917) door M.C. Dorst, 2025, vakteam erfgoed).

6 Van Dam & Mertens (2017) in Dorst & De Boer, 2017, gemeentelijke projectcode DDT 1509, Archis onderzoeksmeldingsnummer 4042915100. Diatomeeën zijn een algensoort met een exoskelet van kiezel (SiO₂). Onderzoek hiernaar geeft informatie over het watermilieu waarin ze leefden zoals stroomsnelheden, voedingsrijkheid en de saliniteit/zoetwater toestand van het water.

Op basis van verschillende onderzoeken binnen de poortzijde van de stad is enigszins op te maken hoe dit gebied eruit zag in de periode vóór het menselijke ingrijpen in de Middeleeuwen. In afbeelding 7 (boven) is een overzicht gegeven van de verschillende, verderop te bespreken, onderzoekslocaties. Daaronder een reconstructie van het poortzijde-eiland van vóór circa 1150 na Christus. Op basis van deze reconstructie is te stellen dat de locatie van het plangebied Kraansteiger in de oudste fase (vóór ca. 1150) van het poortzijde-eiland gelegen was in een (semi-)permanent nat gedeelte. Vermoedelijk was hier sprake van ondiep water (< 2 m diep) met veel riet. De geologische ondergrond zal worden besproken van west naar oost.



Afb. 7. Boven: een overzicht van de locaties van de verschillende, in de tekst te bespreken onderzoekslocaties (paars) met vermelding van de gemeentelijke onderzoekscodes. De locatie van het plangebied is aangegeven in rood. Hierop is ook de grens van de beide geulen aangegeven (donkerblauw). Onder: de reconstructie van het poortzijde-eiland in lichtbruin aangegeven. Hierbinnen is nog sprake van een aanwezig veenpakket in de ondergrond. Voor een deel van dit gebied is het aannemelijk dat er sprake is van (semi-)permanent water (bruin). In groen is een mogelijk hoger gelegen, droog deel aangegeven (Dorst, 2022, vakteam erfgoed).

Er is in 2002 één geo-archeologische waarneming geweest binnen het plangebied. Het gaat om de begeleiding van de aanleg van een ondergrondse container direct aan de Wijnstraat (afb. 7, DDT 0214).⁷ Voor wat betreft de bodemkundige informatie is voor deze containerlocatie het volgende te melden. De bodemopbouw volgt een bekend beeld; *bovenin recent bouwzand met daaronder een laag zandige klei met veel baksteenpuin. Dit werd opgevolgd door verschillende kleilagen, waartussen zich een donkerbruine tot zwarte afvallaag van zandige klei, met veel puin, aardewerk, mossel en bot bevond. Deze lagen werden echter doorsneden door muurresten. Deze stenen structuur werd op circa 1.40 m beneden het maaiveld aangetroffen (tot en met 2,70m diepte) en bevatte grote stenen van het formaat 20,5 Lx9,5 Bx3,5D (in cm). De kleur van de stenen varieerde van okergeel tot rood en sommige stenen vertoonden een glazuurlaag. De muur was 'gefundeerd' met behulp van een dikke houten plank.*

Er is diepergelegen (zonder dieptevermelding) dus sprake van (ongedateerde) ophogingslagen tot de maximale diepte van de containerlocatie (ca. 3 m – mv).

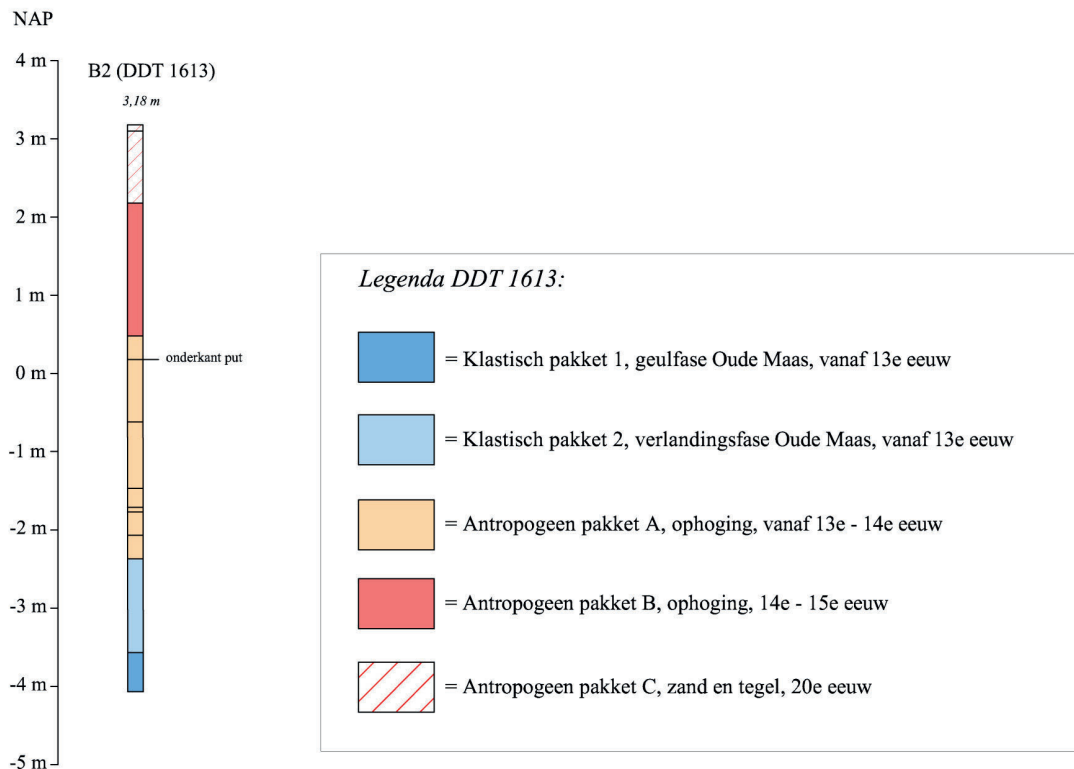
Hieronder wordt van enkele, in de directe omgeving gelegen vindplaatsen, de geologische ondergrond besproken.

De volgende twee onderzoeken waar informatie over de natuurlijke ondergrond is gedocumenteerd zijn een begeleiding/booronderzoek in de 's Heer Boeijenstraat en de opgravingen met aanvullende boringen op de Botermarkt en aan de Wijnstraat 153, Huis Roodenburch (afb. 7, respectievelijk DDT 1613, DDT 0712 en DDT 0912).

Allereerst het onderzoek in de 's Heer Boeijenstraat in 2018. Dit bestond uit een archeologische begeleiding van het ingraven van een ondergrondse container tot een diepte van circa 0 m NAP en een aanvullende boring tot 4,07 m – NAP (afb. 8).⁸ Tijdens dit onderzoek is het dieper gelegen bodemtraject geïnterpreteerd als een geul- en verlandingsafzetting van de proto-Oude Maas, mede omdat er geen veen is aangetroffen. Echter, op basis van omliggende onderzoekslocaties is het aannemelijk dat het Hollandveen Laagpakket dieper gelegen (>4 m – NAP) wel aanwezig zal zijn. De hierop erosief aanwezige, natuurlijke afzetting betreft een energierijke (geul)afzetting met daarin fragmenten baksteen. Dit is lastig te interpreteren aangezien de afzetting hiermee zou dateren vanaf circa het midden van de 13^e eeuw. Het is in afb. 12 beschreven als klastisch pakket 2, zijnde een restgeulafzetting maar het zou ook een schoon ophogingspakket kunnen zijn. Geïnterpreteerd naar de bevindingen van Sarfatij op de locatie Waag-Tolbrugstraat Waterzijde kan gesteld worden dat deze locatie zich vermoedelijk bevindt in de zone buiten een aangelegd rivierhoofd/steiger en dat de aanplempingen hier in deze zone dateren uit de (late) 13^e en 14^e eeuw. Dit is gebaseerd op het aangetroffen aardewerk in het oudste, (zekere) ophogingspakket (afb. 8, Antropogeen pakket A).

⁷ Gemeentelijke onderzoekscode DDT 0214, ; ongepubliceerd, conceptrapport intern aanwezig in map 9703-0813 Ondergrondse containers.

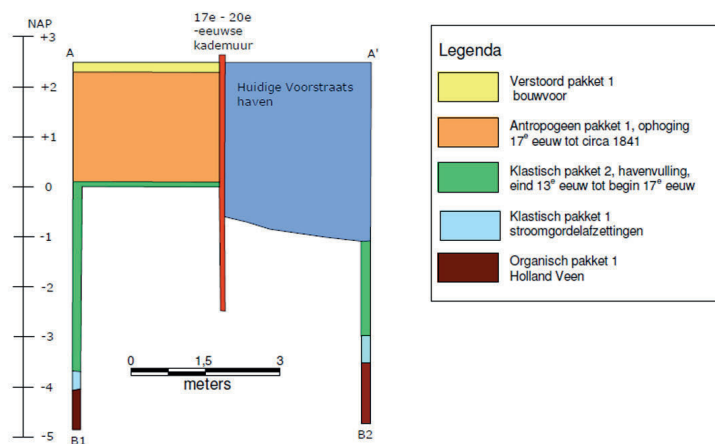
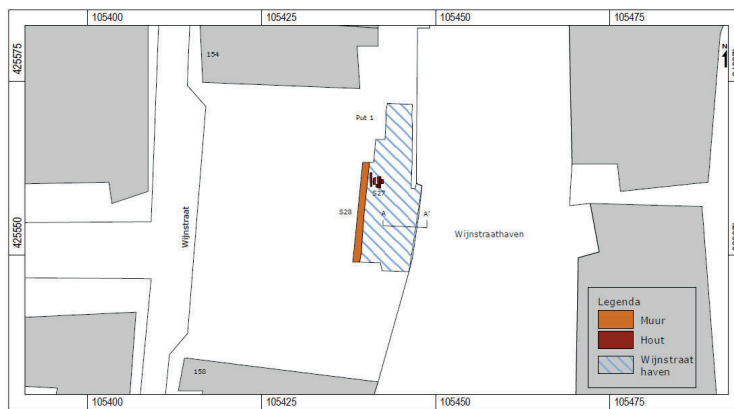
⁸ Dorst 2018, gemeentelijke projectcode DDT 1613, Archis zaaknr. 4615675100.



Afb. 8. Het bodemprofiel op de locatie 's Heer Boeijenstraat, een containerlocatie in de stoep ter hoogte van de Grote Markt 89 (uit: Dorst, 2018, afb. 10, vakteam erfgoed).

In 2008 zijn herstelwerkzaamheden aan de kademuur van de Botermarkt archeologisch begeleid.⁹ Direct aan weerszijden van de huidige kademuur uit de 17^e-20^e eeuw is hier een bodemprofiel opgetekend. Opvallend hier is dat dieper gelegen sprake lijkt te zijn van een intact (komklei-op-) veenpakket, waarvan de top aanwezig is tussen 3-3,8 m – NAP. Zelfs ter hoogte van de westelijke zijde van de huidige Wijnhaven is dit aanwezig. Er lijkt hier dus geen sprake van een diepe insnijding van de Thuredrith(geul) en betreft mogelijk een binnenbocht daarvan. Er zal (vermoedelijk) wel sprake zijn geweest van water, al dan niet mogelijk als getijdenzone. Waar de exacte watergrens lag ten tijde van de start van de ophogingen hier, is onduidelijk. Naar verwachting is er sprake van een geleidelijk oplopende oeverzone tussen de op afb. 9 aangegeven middeleeuwse kade-/achtergevelmuur S28 en de Wijnstraat.

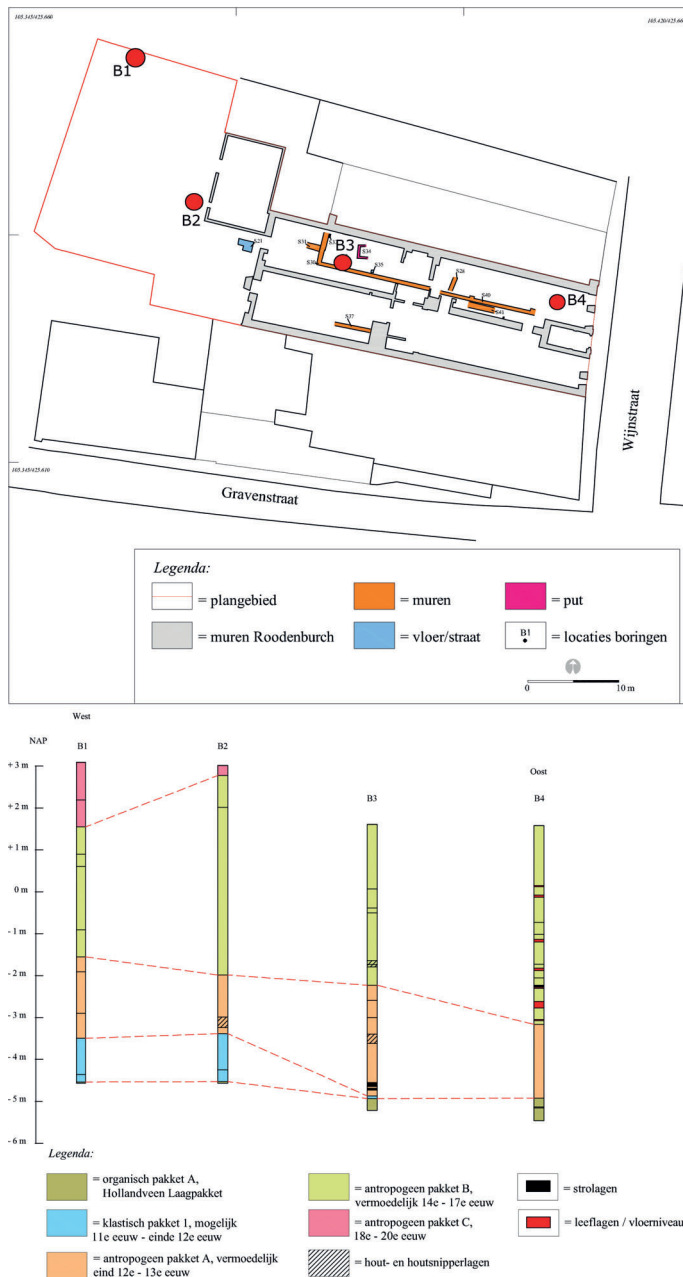
⁹ Hos 2008, gemeentelijke projectcode DDT 0725, Archis zaaknr. 2190250100.



Afb. 9. Boven: de ligging van het bodemprofiel A-A' op de locatie Botermarkt. Onder: het bodemprofiel A-A'; dieper gelegen is nog sprake van een veenpakket met mogelijk daarop een komafzetting. De muur S28 is vermoedelijk de kade-achtergevelmuur uit (vermoedelijk) circa 1350 en markeert de middeleeuwse havengrens (uit: Hos, 2008, afbeeldingen 9 en 8).

Even ten noorden hiervan is in 2010 op het perceel van het pand Wijnstraat 153, het Huis Henegouwen, een archeologische begeleiding uitgevoerd waarbij ook de dieper gelegen bodem is gedocumenteerd door middel van boringen (afb. 10).¹⁰ Het hoger gelegen deel van het landschap van vóór de start van de ophogingen ligt hier ten westen van de huidige achtergevel van het pand. Hier is (nog) sprake van een relatief dik pakket stroomgordelafzettingen op het Hollandveen Laagpakket. Dit zal zijn afgezet vanuit beide geulen die hier in noordelijke richting dicht bij elkaar gelegen waren. Ten oosten van boring 2 is sprake van een erosie van deze afzetting of (aannemelijker) er is hier sprake van de getijden-oeverzone van de Thuredrith(geul). Op deze natuurlijke afzettingen zijn antropogene ophogingen aanwezig die bestaan uit lagen grijs-donkerbruin-grijze klei en zand met in de onderste lagen kleibrokjes en houtskool en in de hogere lagen ook baksteen- en mortelpuntjes. Op verschillende niveaus waren stro- en houtsnipperlagen aanwezig. Het ophogingspakket heeft een dikte van gemiddeld 195 cm en de top ligt tussen 1,58 m – NAP (4,58 m – mv) in het westen en 3,1 m – NAP (4,7 m – mv) ter hoogte van de Wijnstraat. Dit ophogingspakket is mogelijk dezelfde als de door Sarfatij genoemde terp(en)ophoging. Het kan gedateerd worden tussen de (tweede helft?) 12^e eeuw tot ten minste 1250 of mogelijk 1300. Hierop zijn jongere stadsophogingen aanwezig.

¹⁰ Dorst 2010, gemeentelijke projectcode DDT 0912, Archis zaaknr. 2250247100.

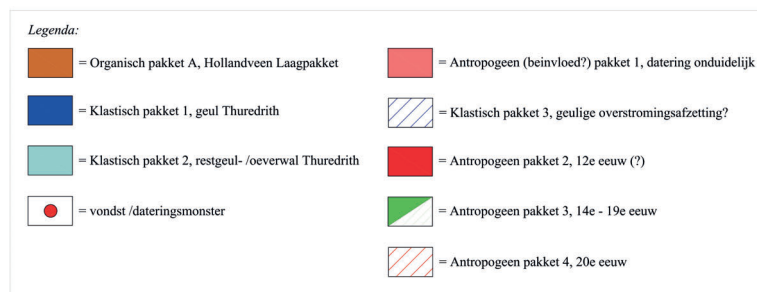
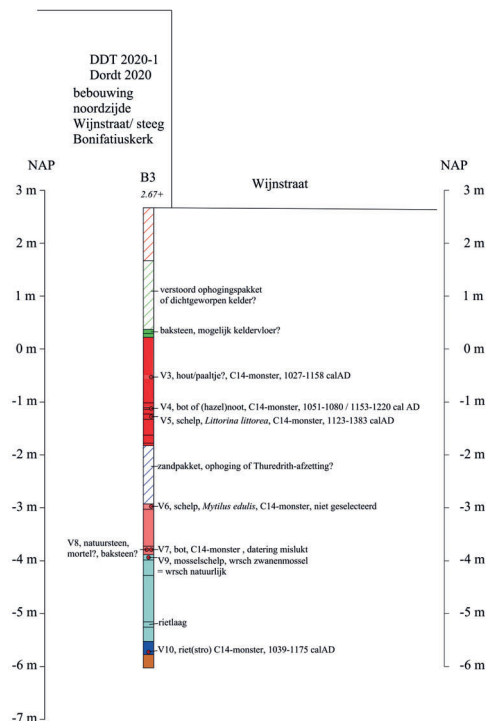


Afb. 10. Boven: het plangebied Wijnstraat 153 met de aangetroffen middeleeuwse bewoningssporen en de locaties van de vier boringen. Onder: het west-oost bodemprofiel op basis van de vier boringen (uit: Dorst, 2010, 9 en 7).

Een volgende locatie waarvan bodemgegevens bekend zijn, is de Bonifatiuskerk aan de Wijnstraat 117, even ten noorden van het plangebied. In het kader van een geologische inventarisatie van de ondergrond aan de Wijnstraat en Voorstraat is hier in 2020 een boring gezet direct aan de noordgevel van de kerk, aan de westzijde van de Wijnstraat.¹¹ Hier is het Hollandveen Laagpakket pas op grote diepte aanwezig, namelijk op 5,7 m – NAP. Direct hierop is, vermoedelijk erosief een zandige geulafzetting van de Thuredrith aanwezig. Hierin was veel natuurlijk riet(stro) aanwezig dat is gedateerd tussen 1039 en 1175 na Chr. Hierop was een 164 cm dik pakket restgeul- of getijden-oeverafzetting aanwezig. Hierna volgt een eerste, mogelijk antropogeen pakket, waarin natuursteen, en mogelijk mortel en baksteen in aanwezig is. Dit lijkt merkwaardig gezien de oudere datering van het bovenliggende ophogingspakket.

¹¹ Gemeentelijke projectcode DDT 2020-1. Dit is een langlopend project waarbinnen af en toe boringen gezet zullen worden om de oeverzones van de Thuredrith in kaart te brengen.

Dit antropogeen (beïnvloed) pakket is afgedekt door een zandige geulafzetting/overstroming. Beide afzettingen zouden kunnen dateren uit de vroegste fase van aanplempingen/ophogingen?; eind 11^e eeuw-begin 12^e eeuw. Hierop is een 200 cm dik pakket ophogingen aanwezig waarvan de top op 0,22 m + NAP ligt. Opvallend is de zeer vroege datering van dit laatstgenoemde pakket. Op basis van drie dateringen van monsters uit dit pakket en de stratigrafische positie daarvan, dateert dit pakket uit de eerste helft van de 12e eeuw (afb. 11, antropogeen pakket 2). Hierop zijn jongere ophogingen aanwezig.



Afb. 11. Het boorprofiel van de boring in het steegje direct ten noorden van de Bonifatiuskerk aan de Wijnstraat 117 (Dorst, in prep.).

Interpretatie van de geologie van het poortzijde-eiland vóór de start van de ophogingen
Het poortzijde-eiland is ontstaan ná een doorbraak van de Waal/Merwede waarbij één of meerdere geulen in zuidwestelijke richting ontstonden die uiteindelijk aansluiting vonden op de rivier de Dubbel. De exacte ouderdom van de nieuwe geul(en) is onzeker; aangenomen wordt dat het ontstaan ergens in de (Late?) IJzertijd zal liggen, maar een vroegere start in de Bronstijd is ook mogelijk. De nieuwe geul kan worden aangeduid als proto-Oude Maas en ter hoogte van de stad Dordrecht is duidelijk dat hier sprake was van ten minste twee geulen. De noordelijke zal verder worden aangeduid als de (proto-) Oude Maas en de zuidelijke als de Thuredrith. In een latere periode, mogelijk rond 800 ná Christus ging een deel hiervan als de Waal via de Noord verder. Op dit punt ligt het noordelijkste deel van het poortzijde-eiland; ter hoogte van de Groothoofdspoort. De noordelijke (proto-) Oude Maasgeul stroomde bij benadering via de huidige Kuipershaven-Nieuwe Haven in zuidwestelijke richting. De zuidelijke Thuredrith(-geul) stroomde vanaf hier in zuidelijke richting om vervolgens ter hoogte van de Tolbrug en het Stadhuisplein in westelijke richting verder te gaan en ter hoogte van de Grote Kerk weer in de noordelijke (proto-) Oude Maas(geul) uit te komen.

Deze geul was vanaf de Middeleeuwse bewoning in gebruik als haven en is nu nog aanwezig als Wijnhaven – Voorstraatshaven. Tussen (proto-)Oude Maas en Thuredrith lag het poortzijde-eiland. De exacte insnijdingsgrenzen van beide geulen is niet overal (goed) bekend, maar op basis van de bekende geologische informatie is wel aan te geven waar, binnen een grens van circa 6 m – mv nog wel sprake is van niet of tot op grote diepte geërodeerd veen. Dit is weergegeven in afbeelding 7 (onder, in bruin).

Van enkele onderzoekslocaties is bekend of er sprake is van een scherpe geulinsnijding dan wel een geleidelijke (getijden)oever. Het is duidelijk dat er in het noorden, waar de beide geulen dichtbij elkaar liggen, sprake is van een sterkere mate van erosie van het veenpakket. Het lijkt erop dat de Thuredrith-geul zich aan de poortzijde niet heel diep heeft ingesneden; het diepere deel (buitenbocht) van deze geul ligt aan de landzijde. Aan deze west-/poortzijde van deze geul ontstond hierdoor waarschijnlijk een relatief ondiepe, (getijden)oeverzone die wisselend droog en nat is. Hier was waarschijnlijk sprake van een zone waar veel riet groeide en nooit veel dieper was dan circa 2 m. Voornamelijk het noordoostelijk deel van het poortzijde-eiland bestond uit deze zone, maar is ook geheel rondom als randzone aanwezig. Ook de locatie van het plangebied valt binnen deze, vermoedelijk, permanent natte zone van het poortzijde-eiland. Pre-middeleeuwse bewoning is hier dan ook niet heel waarschijnlijk. De locatie van het plangebied wordt pas bewoonbaar door menselijk ingrijpen in de Middeleeuwen. Hierbij wordt door paalzetten opslibbing bevorderd en worden de aanslibbende gronden verder opgehoogd met klei- en stadsafval.

Vooruitlopend op de bespreking van het menselijk ingrijpen op het poortzijde-eiland; er is hier al sprake van ophogingen gedurende de eerste helft van de 12^e eeuw. Deze zijn aanwezig vanaf een diepte van 4 m – NAP. In het plangebied kan dit, direct aan de Wijnstraat, ook aanwezig zijn. Verder is er binnen het Poortzijde-eiland ook houtwerk uit het laatste kwart van de 12^e eeuw aangetroffen op de oudste (woonheuvel)ophogingen ter hoogte van Waag-Tolbrugstraat Waterzijde. Ten slotte; de oudste te dateren vondsten ter hoogte van de Grote Kerk dateren uit de tweede helft van de 12^e eeuw. Hier is ook een scherp terra sigillata uit de 2^e eeuw gevonden, maar het is onzeker dat dit kan wijzen op bewoning in de Romeinse periode. Het is aannemelijker dat het gehele poortzijde-eiland in deze tijd nog niet heel geschikt was voor bewoning.

3.2. Middeleeuwse en Post-Middeleeuwse (stedelijke) ontwikkeling

Gedurende de periode late 10^e – begin 11^e eeuw starten in het huidige Dordtse grondgebied de eerste, grootschalige ontginningswerkzaamheden. De start van deze periode is in de binnenstad archeologisch alleen bekend van enkele ¹⁴C-dateringen van de oudste, diepst gelegen kunstmatige ophogingen aan de landzijde van de stad; de zuidoever van de Thuredrith waarvan de top overeenkomt met de huidige Voorstraat. Dateringen zijn bekend van de locatie Van der Kooghplaats 1 waar de oudste ophogingen dateren uit de periode tussen 1045-1190 cal. AD.¹² Ter hoogte van de Voorstraat 312, het oude Hemagebouw, dateert het oudste ophogingspakket uit de periode 1063 en 1312 cal. AD.¹³

Op het poortzijde-eiland zijn bij verschillende onderzoeken ophogingen op de natuurlijke afzettingen aangetroffen. Deze locaties zullen hieronder besproken worden in dezelfde volgorde waarin hierboven de natuurlijke geologie is beschreven. Hierbij is al deels sprake geweest van de antropogene ophogingen, die hieronder nadere worden besproken. Het circa 2/3^e deel van het poortzijde-eiland bestond mogelijk deels of af en toe uit droge, hogere grond. Echter, het deel waarbinnen het plangebied valt, was zeer waarschijnlijk permanent nat en stond onder water (afb. 7, onder).

¹² Het huidige adres is Heer Heymansuysstraat 30-40. Dorst 2014a. Dordrecht projectcode DDT 1312, Archis zaaknr. 2440013100.

¹³ Dorst 2022, Dordrecht projectcode DDT 2022-2, Archis zaaknr. 5158797100.

Gedurende de periode vanaf circa 1150/1185 tot in de start van de 13^e eeuw is men bezig geweest om het poortzijde-eiland voor bewoning geschikt te maken. Dit proces is vermoedelijk aan de westzijde (rondom de Grote Kerk – de Beurs/Huis Scharlaken) begonnen en in noordoostelijke richting uitgebreid. Vermoedelijk was dit proces van ophogen begin 13^e eeuw afgerond. Dit kan opgemaakt worden uit de oudste, bekende vermelding van een ophoging aan de poortzijde uit 1204 waarin de Wijnstraat wordt aangeduid als “*novo dicho*”; oftewel de nieuwe dijk. Het is mogelijk dat de door Sarfatij genoemde terp-ophogingen (nog) deel uitmaken van een algemeen, initieel ophogingspakket dat op het gehele oppervlak van het (hogere) deel van het poortzijde-eilandje is aangebracht gedurende circa de tweede helft / laatste kwart van de 12^e eeuw en 1^e kwart van de 13^e eeuw. Vooralsnog lijkt er geen zekerheid dat de bewoning hier startte in de vorm van individuele woonheuvels. De periode waarin dit plaatsvindt, is ook de periode waarin sprake is van een stadswordingsproces; in de late 12^e eeuw en zeker vanaf 1200 is Dordrecht een stad. De mogelijkheid bestaat dat (ook?) de ontginning en ontwikkeling op het poortzijde-eiland een door het jonge stadsbestuur georganiseerd en uitgevoerd project is geweest.

Het is dus ook mogelijk dat er hier geen sprake is van verschillende woonheuvels (en eventueel ook bijbehorende houten huizen), maar dat de bewoning/bebouwing hier pas (grootschalig) startte rond het midden van de 13^e eeuw, waarbij al veelvuldig sprake kan zijn van vroege baksteenbouw. Echter, vooralsnog moet uitgegaan worden van een oudste fase van het poortzijde-eiland, ca. 2^e helft 13^e eeuw, waarin sprake was van een dijk/kade langs de Thuredrith/Wijnhaven met daarop woonhuizen en verschillende laad- en lossteigers naar het water (afb. 12). Het is echter, met name voor de Wijnstraat en specifiek ter hoogte van het plangebied, onduidelijk waar de watergrens van de rivier/haven in deze oudste periode lag. Dit kan direct de oostgrens van de Wijnstraat zijn geweest, maar ook verder in het plangebied Kraansteiger gelegen hebben.



Afb. 12. Een reconstructie van Dordrecht aan weerszijden van de Wijnhaven (Thuredrith) rond 1220-1250, gezien in de richting van de Merwede. Op de beide oevers van de Thuredrith is een rij huizen aanwezig met daarvoor en/of -achter een verbindingsweg; de Hoge- of voorstraat en de Wijnstraat. (Ontwerp: H. 't Jong, Historisch adviesbureau 't Scapreel in samenwerking met ZockDesign, 2011).

Uit reetrekkeerslijsten en stedelijke verordeningen is bekend dat er al vanaf de 13^e eeuw sprake was van illegale en later ook legale aanplempingen en bebouwingen aan de havenzijde van de Voorstraat en Wijnstraat. De Thuredrith/haven werd dus geleidelijk smaller. Dit was echter niet tegen te houden en werd later legaal; in het derde kwart van de 13^e eeuw staan er waarschijnlijk ook al stenen huizen aan de havenzijde van de Wijnstraat. De stad was in de Middeleeuwen in vier kwartieren of wijken onderverdeeld op basis van de verschillende economische activiteiten en status/rijkdom van de bewoners. Deze verdeling is uit bronnen bekend vanaf 1399, maar kan al gestart zijn vanaf het in gebruik nemen van het poortzijde-eiland.

De Tolbrug was het centrum van de verdeling en de vier kwarten betreffen de oostelijke en westelijke delen aan de Land- en Poortzijde van de stad. Het eerste en tweede kwadrant betreffen de poortzijde en op basis van bronnen met betrekking tot de vermogensverdeling lijkt het erop dat de kwartieren van de poortzijde het gebied waren waar (in ieder geval in 1400) de rijke handelaren van de stad gevestigd waren. Het gaat met name om het tweede kwartier; het deel vanaf de Tolbrugstraat tot het Groothoofd. Deze clustering van elite en rijkdom aan de Poortzijde kan mogelijk haar oorsprong gevonden hebben in een gezamenlijk initiatief van deze (bestuurlijke) elite in de late 12^e en begin 13^e eeuw. Hier aan de poortzijde verschijnen dan ook al vroeg grote bakstenen huizen, waaronder Huis Scharlaken (Waag) dat zou dateren uit het tweede kwart van de 13^e eeuw. Verder staan hier nog de huizen 't Meelhuys (1275), Brandenborch (1282) en Huis Vreuchdenborch (1323). 't Meelhuys en Brandenborch lagen aan de havenzijde van de Wijnstraat, net als de locatie van het plangebied Kraansteiger.

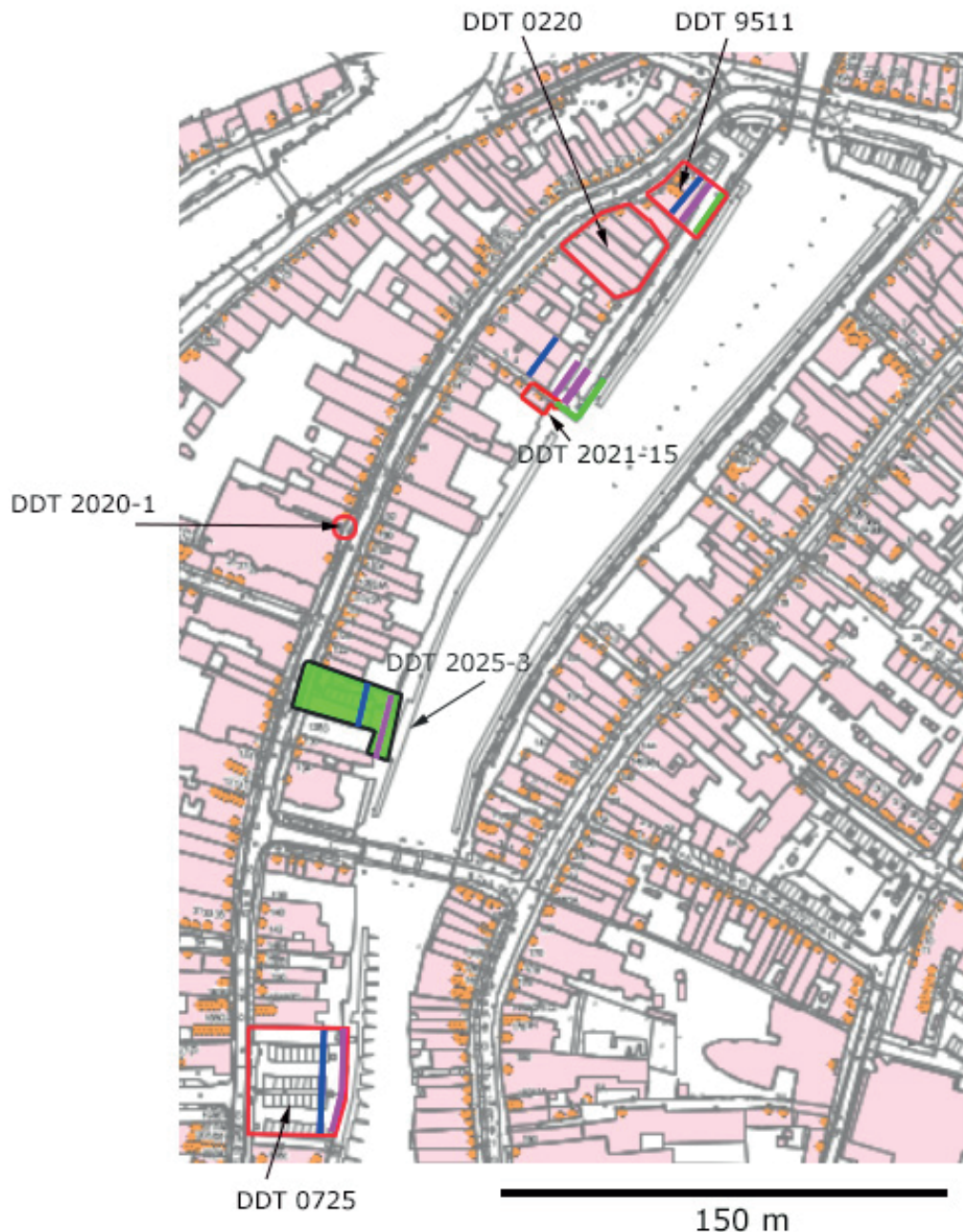
In het verleden zijn er langs de Thuredrith/Wijnhaven verschillende kademuur(fases) aangelegd. Op basis van een in 2008 uitgevoerd archeologisch onderzoek op de Botermarkt kan gesuggereerd worden dat er in de 14^e-eeuw een kademuur aanwezig was ter hoogte van de achtergevel van het huidige pand Wijnstraat 154 (afb. 13, DDT 0725, in blauw).¹⁴ De lengte van de oudste bakstenen huizen tot aan deze vermoedelijke havengrens is circa 30 m. Dit is mogelijk ook het deel dat al vanaf eind 13^e eeuw is aangeplempt door de bewoners van het oudste bebouwingslint aan de westzijde van de Wijnstraat. Deze oudste, middeleeuwse kademuur is ook op een onderzoekslocatie ten noorden van het plangebied waargenomen. Het gaat om de locatie Wijnstraat 4-14 waar tijdens een opgraving in 1995 verschillende fases van kademuuren zijn aangetroffen (afb. 13, DDT 9511).¹⁵ De oudste kademuur van circa 1350 ligt hier tussen circa 6 en 10 m ten oosten van de huidige Wijnstraat (afb. 13, DDT 9511, in blauw). Deze was aan de buitenzijde voorzien van een witte natuursteen uit Lede of Gobertange in België. De onderzijde lag op 7,5 m onder maaiveld. Tussen deze kademuur en de Wijnstraat zijn muur- en kelderresten van een huis uit de 14^e eeuw aangetroffen. In/rond 1617 wordt slechts vier meter oostelijker een nieuwe kademuur aangelegd (afb. 13, DDT 9511, in roze).

Deze nieuwe kademuur uit circa 1617 is ook aangetroffen op de Botermarkt; hier betreft het de kademuur die op de huidige kademuurlocatie ligt. Deze is (waarschijnlijk) in latere perioden wel van nieuwe bakstenen voorzien (afb. 13, DDT 0725, in roze). En ten slotte zijn ook op de locatie Mattensteiger 1 bij funderingsonderzoek verschillende kademuurresten waargenomen.¹⁶ Hier is de oudste, middeleeuwse kademuur uit ca. 1350 niet waargenomen, maar wordt verwacht aanwezig te zijn als scheidingsmuur tussen het pand Mattensteiger 1 en 3. Verder zijn hier twee (kade)muren aangetroffen die zullen dateren uit de latere periode; één van deze (of beide) zijn te relateren uit de kademuuraanleg rond 1617 (afb. 13, DDT 2021-15, twee opties in roze).

¹⁴ Hos 2008, projectcode gemeente Dordrecht, vakteam erfgoed: DDT 0725, Archis vondstmeldingsnr. 408705.

¹⁵ Projectcode gemeente Dordrecht, vakteam erfgoed: DDT 9511.

¹⁶ Dorst 2021, gemeente Dordrecht, projectcode DDT 2021-15, Archis zaaknummer 5142790100.



Afb. 13. Een overzicht van archeologische vindplaatsen waar kademuurresten langs de Wijnhaven zijn aangetroffen. In blauw de oudste kademuur uit, ten minste 1350, in roze de kademuren uit circa 1617 en in groen de kademuur uit 1956. Voor de locatie DDT 2021-15 is de weergave van de oudste kademuur (blauw ca. 1350), een verwachting; deze is niet vastgesteld. Ook de beide kademuren in het plangebied Kraansteiger, DDT 2025-3, zijn een geprojecteerde verwachting (Dorst 2025).

Naast huizen stonden er ook laad- en loskranen aan de havenzijde van de Wijnstraat. En, zoals de naam Kraansteiger al doet vermoeden, stond er binnen het plangebied ook een kraan. Deze kraan stond door de tijd heen bekend onder in chronologische volgorde de volgende namen/omschrijvingen; *'den craen thegen duijsborch over'* (1419), *'craen genoemt costverloren naest den huys genoemt die beytel'* (1470), *'groote Craene deeser stede genaempt den Verloren Cost'* (1597), *De 'Groote-Rijnsche Kraan is voorzien met een pleyn'* (1677), in *'de wijnstraet schuijns tegen over de schrijverstraet omtrent de wijnkraen'*, aan *'de Kraan in de Wijnstraat'* (1760).¹⁷ De kraan is gebouwd vóór 1419 en in 1760 gesloopt. De veelvuldige aanwezigheid in de Wijnstraat en de naam Groote-Rijnse Kraan wijzen op de functie als laad- en loskraan voor (met name) wijnvaten.

¹⁷ Van Baarsel 1992, 67.

De Gouden Eeuw van Dordrecht startte bij benadering circa 1350 en dit was met name toe te schrijven aan de functie als stapel- en handelsstad (Stapelrecht, 1299 en Maasrecht, 1355). De wijnhandel vormde hierbinnen een grote component; door Niermeyer (1942) is geschat dat voor de jaren 1380 de hoeveelheid in Dordrecht aangevoerde Duitse wijnen rond de 3,3 miljoen liter per jaar betrof.¹⁸ Deze hoeveelheid werd niet altijd geheel ontscheept; er was een onderscheid in wijnmakelaars te land en wijnmakelaars te water. Een deel van deze wijn werd niet ontscheept, maar al in het schip verhandeld en doorgevoerd. Echter, een groot deel kwam wel aan land en voor de opslag werden grote voorraadkelders aangelegd. Dit gebeurde met name in het 2^e kwartier van de stad; het stuk van de Wijnstraat tussen de Wijnbrug en de Groothoofdspoort.¹⁹ Deze kelders lagen onder de huizen van de rijke wijnhandelaren die met name in dit deel van de stad woonden. In dit deel van de stad stonden dus ten behoeve van deze wijnhandel drie laad- en loskranen. De exacte datering van deze kranen is niet zeker, maar van kraan Swartzenborch is bekend dat deze mogelijk al dateert uit de 13^e eeuw en zeker in 1419. Vermoedelijk zijn de andere twee ook (al) in deze periode te dateren. Van de kraan in het plangebied, de Grote Kraan, is alleen bekend dat deze dateert van vóór 1419. Op één van de oudste, bekende kaarten uit de 16^e eeuw zijn deze drie kranen goed te zien (afb. 14).



Afb. 14. Een uitsnede van een kaart (kopie 1674) van Jacob van Deventer uit circa 1545 met daarop het deel van de Wijnstraat waarop de drie laad- en loskranen te zien zijn. In de uitsnede is de Grote Kraan binnen het plangebied kraansteiger in detail weergegeven (RAD inventarisnr. 552_290235, bewerkt door Dorst 2025).

¹⁸ Niermeyer 1942.

¹⁹ Herwaarden, De Boer, Van Kan en Verhoeven, 1996, 188.

Er zullen gezien de periode waarbinnen er op deze locatie een kraan aanwezig was, zeker meerdere fases van de kraan zijn geweest. Indien de kraan al in de 13^e eeuw aanwezig was, dan zal er vermoedelijk eerst een houten, mobiele kraan gestaan hebben (afb. 15, links). Dit waren draaibare kranen die geheel uit hout bestonden met aan de achterzijde een grote tredmolen. Dergelijke kranen konden draaien en losten hun lading op de kade naast de kraan. Ze vereisten dus een open ruimte rondom de kraan. De tredmolens werden bediend door zogenoemde 'kraankinderen'. Dit waren geen echte kinderen, maar omdat de ruimte binnen de tredmolen beperkt was, werden hiervoor kleine, gedrongen mannen geselecteerd die al lopend met spierkracht de kraan bedienden.

In latere perioden werden dergelijke kranen ook in baksteen gebouwd en in het bebouwingslint langs de haven geïntegreerd. Een voorbeeld hiervan is de nog bestaande Nieuwe Kraan in Gdansk, Polen (afb. 15, rechts). De oudste houten fase van deze kraan dateert uit tenminste 1367, maar deze is in 1442 afgebrand. Vervolgens is direct gestart met de bouw van een nieuwe kraan. De achterzijde bestond uit baksteen en had een getrapte voorzijde in hout. Het hoogste getrapte segment stak boven de haven uit om zo de hieronder afgemeerde schepen te kunnen lossen. Dit type laad- en loskranen waren statische kranen; de lading werd opgetakeld en naar binnen de kraan gebracht (gestreken). In de kraan was een losplatform, de benedenrol, waarop de lading gelost werd en overgebracht kon worden op andere vervoermiddelen om het naar elders te brengen.



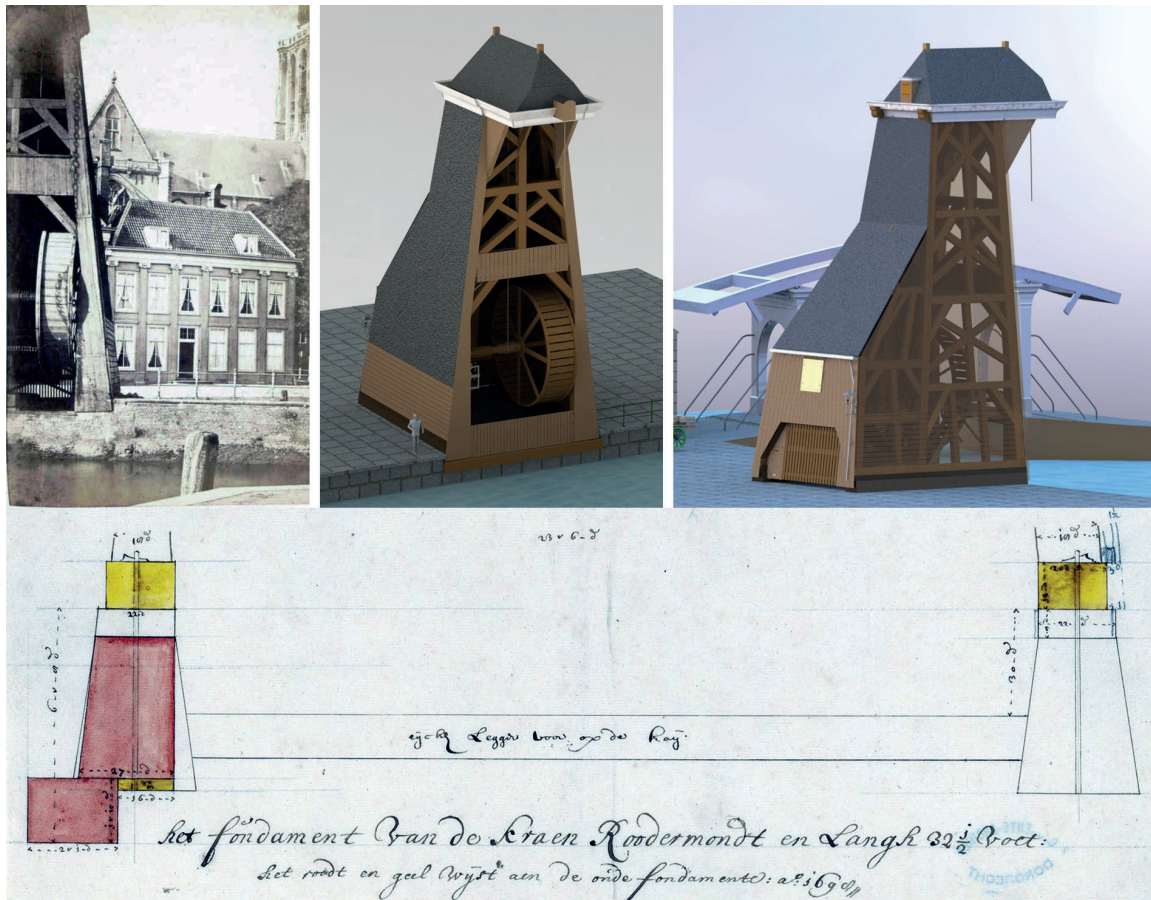
Afb. 15. Links: een replica van een middeleeuwse, houten, mobiele kraan uit Brugge. Rechts: de Nieuwe Kraan van Gdansk in Polen, daterende uit de periode 1442-1444.

Het type kraan dat op de kaart van Van Deventer (circa 1545) is afgebeeld, lijkt een soort combinatie te zijn van het oudere, houten type en het latere bakstenen type (vergelijk detailinzet afb. 14 en afb. 15, rechts). Hierbij moet wel rekening gehouden worden met de waarschijnlijkheid dat dit slechts een symbolisch tekeningetje is van een laad- en loskraan en dus niet een natuurgetrouwe weergave hoeft te zijn. Het aannemelijkst is dat deze kranen vergelijkbaar waren met aan andere kraan uit Dordrecht; de kraan Rodermond. Deze kraan kan al dateren uit circa 1338 en stond op een heel andere locatie, namelijk bij de ingang van de, latere, Nieuwe Haven (1410) op de kade van de Houttuinen.²⁰

Het is echter aannemelijker dat de startdatum van deze kraan ligt rond de startdatum van de aanleg van de Nieuwe Haven, dus circa 1410 (afb. 16). Deze kraan is specifiek gebruikt voor het lossen van natuursteen bouwmaterialen en molenstenen. Het is onbekend hoe deze kraan er in de oudste fase uitzag, maar op basis van 16^e-eeuwse kaarten gaat het om een geheel houten kraan van hetzelfde model als welke is afgebeeld op de kaart van Van Deventer uit circa 1545. Kraan Rodermond was een statische kraan; de te laden en lossen producten werden uit het schip getakeld en in een in pandig losplatform getrokken. Hier konden de producten in een wagen of trekslede worden geladen om naar een opslag vervoerd te worden.

²⁰ Megens 2020, 7.

Van deze kraan is een (her)bouwtekening bekend van ná 1698. Hierop zijn de linker en rechter poeren (?) te zien van de bakstenen fundering met daartussen aangegeven eiken leggers die op de kade liggen; waarschijnlijk het inpandige losplatform. Dit is het binnenwerk van de kraan; het is onduidelijk of hier een zijaanzicht of een kopse aanzicht is weergegeven. Wel is duidelijk dat er ten minste aan één zijde sprake is van een zwaarder bouwblok als fundering. Hiervan kan ook sprake zijn bij de Groote-Rijnsche Kraan op de Kraansteiger.

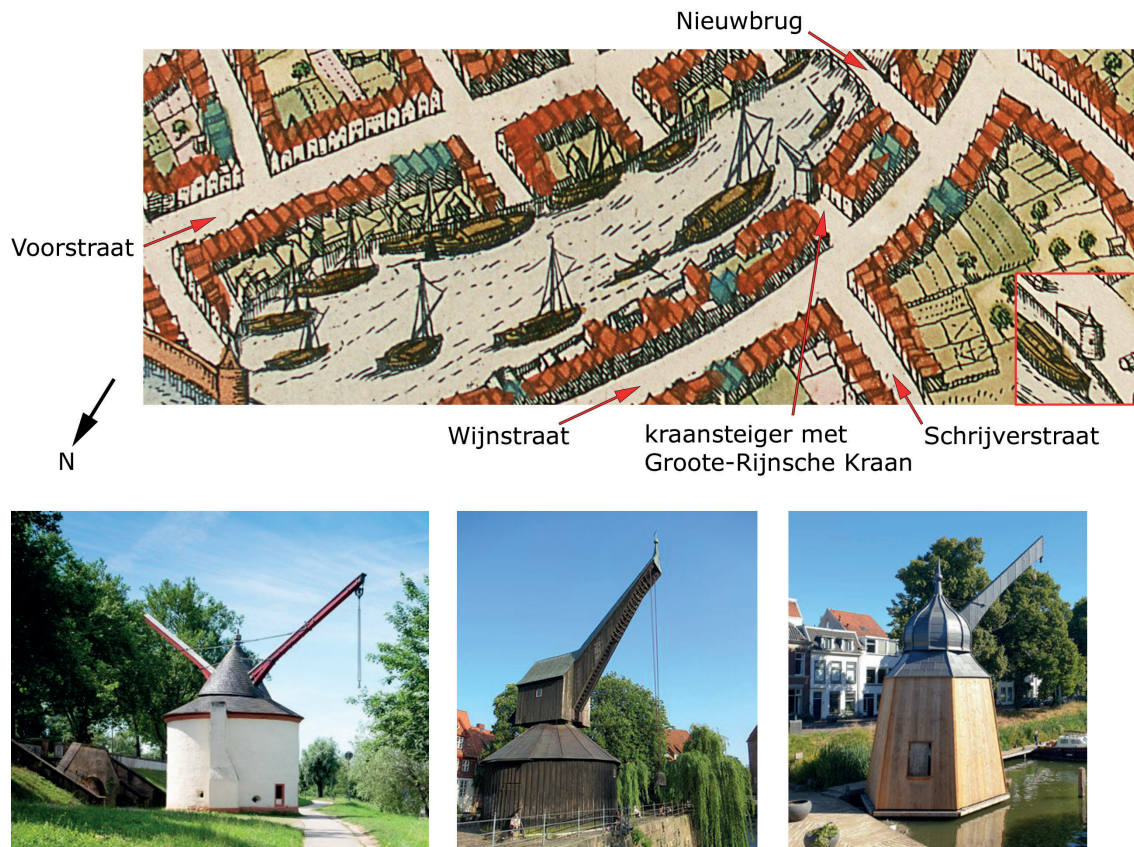


Afb. 16. Boven links: een foto uit de periode 1850-1870 met daarop deels de laad- en loskraan Rodermond; de kraan uit begin 15^e eeuw die aan de ingang van de Nieuwe Haven op de Houttuinen stond (RAD inventarisnr. 552_319765). Boven midden: een reconstructie van kraan Rodermond gezien aan de havenzijde met het inpandige laad- en losplatform. Boven rechts: een reconstructie van kraan Rodermond, gezien tegen de achterzijde met een ingang voor een wagen om de te laden producten aan- en af te voeren (door: G.J.A. Van de Worp, 2023). Onder: een funderingsaanzicht van kraan Rodermond uit 1698. Het rood en geel betreft baksteenwerk. Alles onder het hier als "eijck leggers voor op de kay" aangegeven losplatform, is vermoedelijk ondergronds baksteenfunderingswerk (RAD inventarisnr. 552_231792).

Op een kaart van Frans Hogenberg uit omstreeks 1572 is de Groote-Rijnsche Kraan in detail weergegeven (afb. 17, boven). Dit lijkt sprake een ander type kraan; de hierop afgebeelde kranen lijken ronde torens met een lange giek. Het kan zijn dat ook dit een symbolische afbeelding is en dat de afbeeldingen niet natuurgetrouw zijn. Ter voorbeeld is in afbeelding 17 rechtsonder in het kader de Kraan Rodermond van dezelfde kaart weergegeven. Deze is op dezelfde wijze afgebeeld terwijl we van deze kraan exact weten hoe deze eruit zag en dat deze niet op het hier afgebeelde type lijkt. De weergave van de kranen op de kaart van Van Deventer uit circa 1545 lijkt meer die van het type Rodermond.

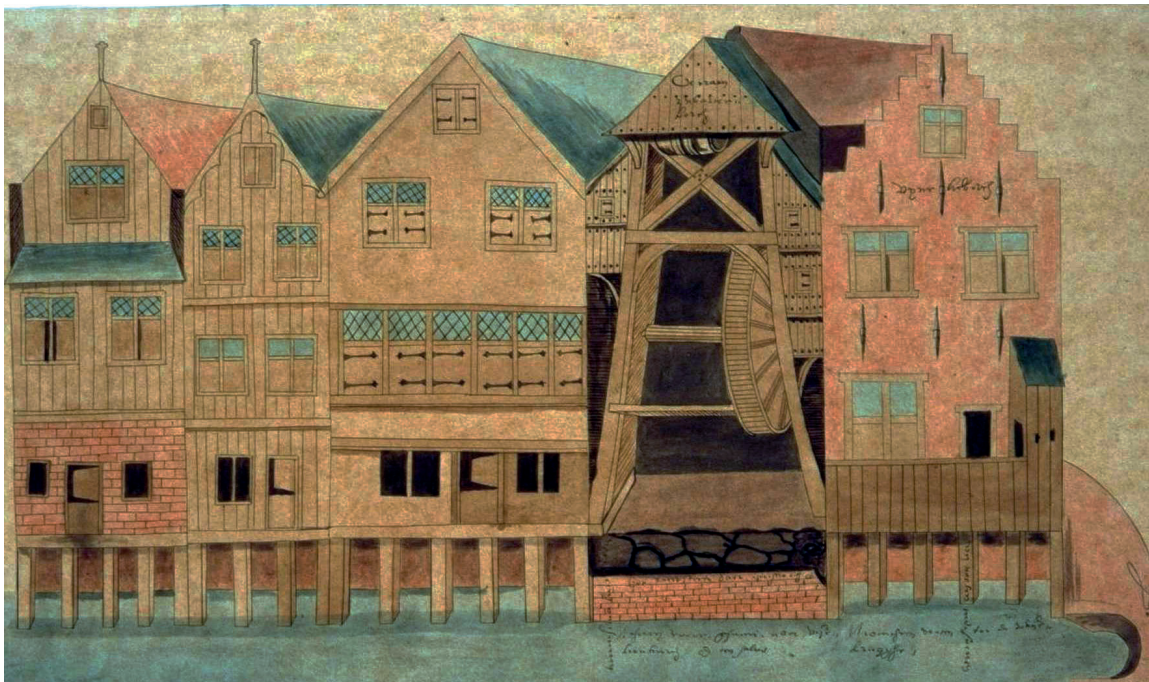
Toch is niet geheel uit te sluiten dat er een dergelijk type kraan op de kraansteiger van de Groote-Rijnsche Kraan stond. Het type dat op de kaart van Hogenberg is afgebeeld, bestaat wel en is voornamelijk te vinden in Duitsland. Een voorbeeld hiervan is te vinden in Trier, gebruikt om schepen op de Moezel te laden en lossen (afb. 17, onder links). Deze kraan dateert uit 1413 en gaat terug op een oudere, houten voorganger. De bakstenen versie bestaat uit een ronde toren met binnenin twee zware tredmolens.

De kraan heeft twee gieken en een 360° draaibare koepel. Dit type kan de lading dus overal rondom de kraan afzetten en vereist een open plein rondom. Ook houten varianten van dit torentype zijn bekend. In Lüneburg staat een herbouw/replica uit 1797 van de 14^e-eeuwse kraan (eerste vermelding 1346) die hier stond (afb. 17, onder midden). Een vergelijkbaar type heeft ook in Utrecht gestaan. Deze kraan, die van 1402 tot 1837 in gebruik is geweest, is sinds kort als replica aanwezig (afb. 17, onder rechts). Het is dus niet ondenkbaar dat dit Duitse type laad- en loskraan tezamen met de Duitse/Rijnlandse wijnen naar Dordrecht is gekomen of gewoon als variant ook in Nederland bestond. Tevens moet er rekening mee gehouden worden dat de drukkerij van Hogenberg in 1572 gevestigd was in Keulen. Het is dus mogelijk dat hij daarom de in Duitsland bekende kraantypen als symbool voor laad- en loskraan op zijn kaarten heeft gebruikt. En dat het daarom geen betrouwbare weergave van de Dordtse kranen zou kunnen zijn.



Afb. 17. Boven: Een uitsnede van een kaart van Hogenberg uit circa 1572 met daarop het plangebied Kraansteiger, met de Groote-Rijnsche Kraan. Rechtsonder is een kleine uitsnede te zien met de kraan Rodermond op dezelfde kaart; de weergave van de kranen is vergelijkbaar en van kraan Rodermond is zeker dat deze niet van het ronde torentype was (RAD inventarisnr. 551_40136, bewerkt door Dorst 2025). Onder links: de Oude Kraan in Trier uit 1413, een laad- en loskraan van het torentype met lange giek en een draaibare koepel. Onder midden: de oude kraan in Lüneburg, gebouwd in 1797 als opvolger/replica van de oudere versie uit de 14^e eeuw. Onder rechts: de replica van de stadskraan in Utrecht.

Van de nabijgelegen middeleeuwse kraan Swartzenborch is wel een afbeelding aanwezig uit het begin van de 16^e eeuw (afb. 18). Hierop is te zien dat de kranen aan de Wijnstraat en Wijnhaven vergelijkbaar waren met kraan Rodermond. Mogelijk kan van Swartzenborch wel gesteld worden dat het hier gaat om een kraan met een bakstenen achterbouw en een keramisch pannendak. Ook is er als fundering onder de kraan een afwijkende (van de naastgelegen huizen) fundering te zien. De fundering onder de kraan heeft een bakstenen kademuur met daarboven natuursteen bekleding of een zware natuurstenen laad- en losvloer.



Afb. 18. Een ongedateerde afbeelding uit het begin van de 16^e eeuw van kraan Swartzenborch. Deze kraan bestond mogelijk uit een bakstenen achterbouw (aan de Wijnstraat) met aan de havenzijde een open houten takeldeel (RAD inventarisnr. 551_35456, bewerkt door Dorst 2025).

Op basis van bovenstaande informatie kan aangenomen worden dat er binnen het plangebied Kraansteiger vermoedelijk ook sprake was van het type statische kraan zoals deze bekend is van de kraan Rodermond en de kraan Swartzenborch. Dit kan een opvolger van een eerdere houten, mobiel kraan zijn geweest. Het daadwerkelijk takeldeel van de latere Groote-Rijnsche Kraan zal (ook) geheel uit hout zijn opgetrokken, maar kan, net als Swartzenborch aan de Wijnstraatzijde mogelijk een bakstenen losplatform hebben gehad dat van een pannendak was voorzien. De kraan zal zeker direct aan de havenkade uit de periode 13^e - 16^e-eeuw gestaan hebben. Wat ook zeker is, is dat er ten minste in de 17^e eeuw een plein rondom de kraan lag. Dit is op te maken uit de vermelding in Balen (1677): "*De Groote-Rijnsche Kraan. Is verzien met een pleyn, dienstig tot 'et leggen der Wijn- en Voedervaten die mette Kraan Uytgehijsjt, en Afgelaten werden.*"²¹

Voor wat betreft de locatie van deze kraan; deze stond dus in de tweede helft van de 17^e eeuw (ook) op de kademuur van de Wijnhaven. Er kan dus niet veel of geheel geen verschil zijn geweest tussen de locaties van de verschillende kademuurfases op de Kraansteiger. Dit betekent dat de middeleeuwse kademuurfase al op de locatie van de huidige kademuur lag, of dat de Kraansteiger van de Groote-Rijnsche Kraan mogelijk al van oudsher wat in de haven uitgestrekt lag.

Van dit deel van de stad is bekend dat er in/rond 1617 een nieuwe kademuur langs de Wijnhaven is gerealiseerd. Vooralsnog is onbekend of de huidige kadegrens de kademuur uit 1617 is, of dat er al sprake was van een oudere kademuur aan de kraansteiger. Ook is niet bekend hoe groot het plein rondom de kraan was. Het lijkt aannemelijk dat dit de gehele huidige Kraansteiger, het plangebied, betreft. Mogelijk stond er direct ten zuiden aangrenzend oorspronkelijk wel een huis. Het gaat hier om de huidige parkeerplaats van het woonhuis Wijnstraat 126 en het daarachter gelegen open plaatsje van het pand Kraansteiger 128. Dit kan opgemaakt worden uit de plot van de kadastrale minuut van 1832.

21 Van Baarsel 1992, 67, refererend aan een vermelding in Balen 1677, 659.

Op de kadastrale minuut van 1832 is op de locatie van het plangebied een leeg erf te zien (afb. 19). Hierin staan, voor de Kraansteiger zelf, de kadastrale nummer 839 en 840 vermeld. Deze zijn echter niet meer opgetekend in het register van de aanwijzende tafels. Een klein deel van het plangebied Kraansteiger, de kademuur van het open erf naast het woonhuis Kraansteiger 128/achterzijde Wijnstraat 126, staat aangegeven onder het nummer 841. Dit nummer is echter in het register uit 1832 ook doorgestreept. Erachter staat als eigenaar de stad Dordrecht vermeld en dat het in gebruik is als erf. Aangenomen kan worden dat de twee percelen 839 en 840 in eerste instantie de steiger van de Groote-Rijnsche Kraan waren en dat er op het naastgelegen perceel 841 een groot huis stond. Dit is dan ten minste al vóór 1832 gesloopt.



Afb. 19. Een uitsnede van de kadastrale minuut van 1832 met daarop aangegeven het plangebied Kraansteiger. Al in 1832 bestaat het dus geheel uit een leeg erf (Beeldbank RCE, minuutplans, MIN08037F01).²²

De eerste foto's van de locatie van het plangebied dateren uit de late 19^e eeuw. Op een foto uit de periode 1887-1895 is de achterzijde (havenzijde) van het plangebied te zien (afb. 20). Er is weinig zicht op het plein; op de foto is dit afgeschermd door een schutting en een houten bouwsel; mogelijk een openbaar secreet of poortje.

²² <https://beeldbank.cultureelerfgoed.nl/rce-mediabank/detail/a76c7e2e-94d7-11e5-afec-4732e4e2f865/media/d60056d6-0086-671e-7924-7cd5aaf12929?mode=detail&view=horizontal&q=Dordrecht%20minuutplan%5D&rows=1&page=11>



Afb. 20. Een foto uit de periode 1887-1895 gezien vanaf de Nieuwbrug in noordelijke richting. In rood is (een deel van) het plangebied Kraansteiger te zien (rood). Er is een schutting te zien met tussen deze schutting en de haven een smalle kadestrook met boom en een bouwsel; mogelijk een openbaar secreet of een poortje. Het pand dat parallel aan haven achter het plangebied te zien is, is een achterhuis achter het grote 16^e-eeuwse huis Windasboog dat in 1890 is gesloopt (RAD-inventarisnummer 552-314877).

Op een foto uit de periode 1920-1929 is de gehele kade goed te zien (afb. 21). De Kraansteiger had nog steeds een actieve laad- en losfunctie en op de kade stond een houten huisje van het expeditiebedrijf A & L de Jong. Het achterhuis op het naastgelegen perceel (van het huis Windasboog) is nu ook niet meer aanwezig. Dit zal gelijktijdig met het huis in 1890 zijn gesloopt waarna nieuwbouw aan de Wijnstraat heeft plaatsgevonden. Het terreindeel met het achterhuis is na 1890 ingericht als achtertuin.-



Afb. 21. Een foto van het plangebied Kraansteiger in de periode 1920-1929, gezien vanaf een pand aan de Voorstraat/Taankade in de richting van de Wijnstraat. De kade is geheel onbebouwd, maar nog steeds in gebruik als laad- en loskade. Een schip is lading aan het lossen, nu niet meer met een kraan, maar met de giek van het schip zelf; een zogenoemde zelflosser. Hier wordt het opgeladen op karren en auto's van het expeditiebedrijf A. & L de Jong (RAD-inventarisnummer 552-311502).

In de jaren '60 van de vorige eeuw heeft de kade de laad- en losfunctie verloren. Op het zuidelijk deel is nog wel een opslaglocatie van het expeditiebedrijf De Jong aanwezig, maar er zal niet meer vanuit de Wijnhaven geladen en gelost zijn. Voor de kade liggen dan een woonboot en een aanlegsteiger van de watersportvereniging Wantij (afb. 22).



Afb. 22. Twee foto's uit de jaren '60 van de vorige eeuw. Links: een aanzicht met een deel van het plangebied Kraansteiger met op het zuidelijk deel nu bebouwing van het expeditiebedrijf A & L de Jong. Voor de kade ligt nu een woonboot (RAD-inventarisnummer 554-34401). Rechts: het plangebied Kraansteiger; nu in gebruik als parkeerplaats voor auto's en nog enkele karren. In het water van de Wijnhaven ligt een aanlegsteiger van de watersportvereniging Wantij (RAD-inventarisnummer 554-34400).

In de loop van de 20^e eeuw verandert er weinig. De opstal van het expeditiebedrijf De Jong wordt verwijderd en ook de woonboot en de aanlegsteiger zijn niet meer aanwezig. In het water van de Wijnhaven ligt nu een drijvende aanleg- en loopsteiger naar de verschillende bootjes. De Kraansteiger zelf is nog steeds onbebouwd. Er staan twee bomen, maar het is nog steeds in gebruik als parkeerterrein voor auto's en voor de stalling van fietsen (afb. 23).



Afb. 23. Een aanzicht op de Kraansteiger in 2022, gezien vanaf de Taankade (Foto: Google Maps 2022).

3.3. Bekende archeologisch informatie en (middeleeuwse) laad- en loskranen

Er is in 2002 één geo-archeologische waarneming gedaan binnen het plangebied. Het gaat om de begeleiding van de aanleg van een ondergrondse container direct aan de Wijnstraat (afb. 7, DDT 0214).²³ Op de locatie liggen, onder een pakket recent straatzand, (ongedateerde) ophogingslagen. Hierin /-tussen zijn ook muurresten aangetroffen. Er was vanaf circa 1.4 m – mv een bakstenen structuur aanwezig die reikte tot een diepte van 2,7 m – mv. Het bestond uit bakstenen van het formaat 20,5 x 9,5 x 3,5 cm. De kleur van de stenen varieerde van okergeel tot rood en sommige stenen vertoonden een glazuurlaag. De muur was gefundeerd op een dikke houten plank (afb. 24). Op basis van het formaat zou dit muurwerk kunnen dateren vanaf de 16^e eeuw. De aard van het aangetroffen muurwerk is onbekend. Op deze plek werd/wordt gezien oude kaarten geen bebouwing verwacht.

23 Gemeentelijke onderzoekscode DDT 0214, ; ongepubliceerd, conceptrapport intern aanwezig in map 9703-0813 Ondergrondse containers.



Afb. 24. Een profielaanzicht van de containerlocatie op de Kraansteiger tijdens de begeleiding in 2002. Hierin is een doorsnede van het aangetroffen muurwerk op een houten plankfundering te zien (Foto: Bureau Monumentenzorg & Archeologie, gemeente Dordrecht, 2022).

In 2022 is in het centrum van Ieper in België een opgraving uitgevoerd waarbij (delen van) de funderingen van een houten laad- en loskraan zijn aangetroffen. Op basis van een kaart uit 1500 kan gesteld worden dat het vermoedelijk gaat om een mobiele/draaibare houten kraan op de open kade van de Ieperlee (afb. 25). De nog aanwezig resten betreffen slechts enkele hele zware balken rondom een staander (afb. 25). Het hout is door middel van dendrochronologie gedateerd op 1310.²⁴ Een duidelijk plattegrond is niet verkregen omdat aangrenzende delen, waar bijbehorende resten verwacht werden, niet zijn opgegraven.

²⁴ Informatie per mail (d.d. 27 en 28 januari 2025) van dhr. J. Decorte (archeoloog bij CO7) en dhr. R. Vanoverbeke (archeoloog bij BAAC Vlaanderen), waarvoor hartelijk dank. De uiteindelijke rapportage hiervan wordt in 2026 verwacht.

Voorlopig kan voorzichtig worden uitgegaan van twee bredere en diepere geulen; een noordelijke geul die uiteindelijk de huidige Oude Maas is geworden en een zuidelijke geul; het traject van de huidige Wijn- en Voorstraatshaven die in de oudere historische bronnen is aangeduid als de Thuredrith waaraan de stad Dordrecht is ontstaan. Tussen deze geulen in was een smalle strook waarbinnen het oorspronkelijke komklei-op-veenlandschap niet of minder geërodeerd is. Deze strook is het middeleeuwse Poortzijde-eiland; het huidige deel van de binnenstad ten noorden van de Wijn- en Voorstraatshaven. Het westelijke deel hiervan is minder sterk geërodeerd en kan van oudsher, gedurende de periode Romeinse tijd – Late Middeleeuwen (12 v. Chr. – ca. 1150) al wel (semi-)permanent droge grond zijn geweest. De oostelijke helft van het Poortzijde-eiland, waarbinnen ook het plangebied Kraansteiger, was dat zeker niet. Dit deel bestond tot aan de start van het menselijk ingrijpen vanaf circa 1150 uit een permanent nat gebied; vermoedelijk was het ondiepe rietzoom die alleen bij grote droogte en verminderde activiteit van de rivieren af en toe droog lag.

Vanaf circa 1150 is men bezig geweest om het poortzijde-eiland voor bewoning geschikt te maken. Voor het westelijke deel zal dit gedaan zijn door het aanplempen en ophogen van de vermoedelijk al semi-permanent droge slikken- en schorregrond. Voor wat betreft het oostelijk deel zal men vermoedelijk door middel van menselijk ingrijpen het aanslibbingsproces hebben versneld. Dit deed men onder andere door aanbrengen van palenrijen en vlechtwerkschermen. Daarna zal ook deze opgeslibde grond verder zijn opgehoogd met aangevoerde kleigrond en stadsafval. Tegen het begin van de 13^e eeuw was dit project afgerond en was het Poortzijde-eiland in grotendeels de huidige vorm klaar voor bewoning. In 1204 wordt de Wijnstraat aangeduid als '*novo dicho*'; oftewel de nieuwe dijk. Voor deze oudste periode is echter wel onduidelijk waar de grens tussen water en land lag. Aangenomen kan worden dat de opgehoogde, droge grond in eerste instantie alleen de huidige Wijnstraat betrof. De oudste ophogingen worden dus verwacht ter hoogte van de Wijnstraat en de zones direct aan weerszijden daarvan. De diepteligging van de top van deze oudste ophogingen is voor de locatie van het plangebied niet bekend. Er kan aangenomen worden dat er al snel na het in gebruik nemen van het Poortzijde-eiland sprake was van een laad- en loskraan op deze locatie. En aangezien deze een lange tijd aanwezig is geweest, zijn er maar weinig momenten waarop de locatie in latere perioden nog opgehoogd kan zijn. Er zijn twee momenten te bedenken, namelijk tussen de vermoedelijke bouwfasen van de kranen en ná de sloop van de kraan in 1760. Het is te verwachten dat de top van de oudste ophogingen, met name direct aan de Wijnstraat, aanwezig zullen zijn tussen 1 en 2 m onder het huidige straatniveau.

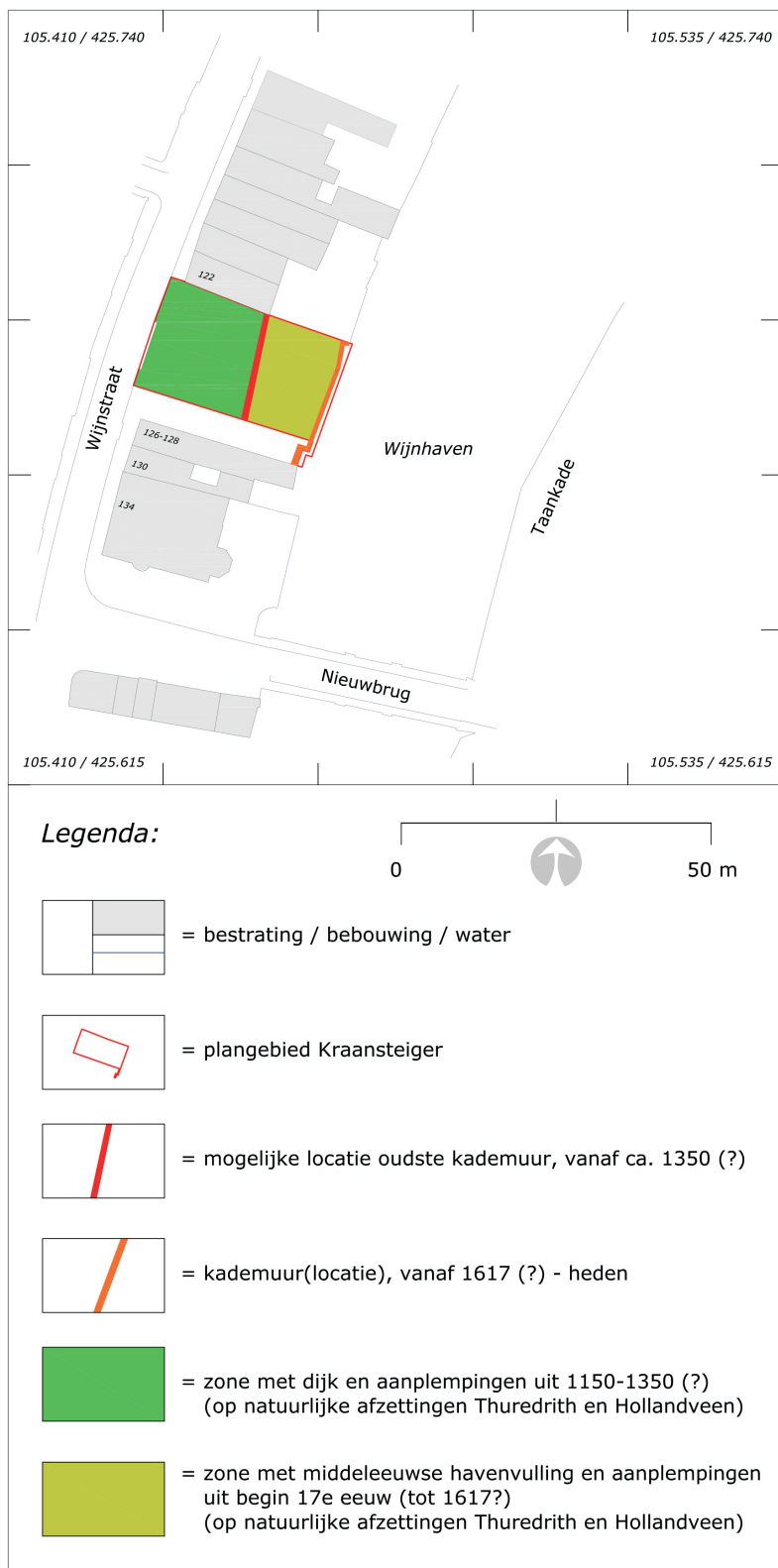
Naar verwachting heeft er in het plangebied Kraansteiger nooit andere bebouwing gestaan dan de Groote-Rijnsche Kraan. Meer dan deze constatering is er voor de locatie op basis van het bureauonderzoek niet te zeggen. Ten eerste is het onbekend waar de oudste havengrens (/ kademuur) binnen het plangebied lag. Op basis van de waarnemingen elders van verschillende fasen van kademuren langs de Wijnhaven, is wel een aanname te doen (afb. 13 en 26). Maar omdat ook niet zeker is of er sprake is van meerdere kraanfasen en waar deze binnen het plangebied gestaan hebben, zijn hierover op basis van dit bureauonderzoek geen harde uitspraken te doen.

Ook weten we niet welk type kraan, of welke types kranen, er op deze steiger hebben gestaan. Hiermee hangt samen dat de verschillende types kranen zeer waarschijnlijk een verschillende funderingswijze hadden. Daarnaast is het vrij onduidelijk in welke mate van de verschillende kraantypen nog funderingsresten in de ondergrond kunnen zijn overgebleven. Er is vrijwel geen informatie bekend uit archeologische opgravingen van havenkranen. De enige informatie betreft de opgraving van het houten loskraan uit Ieper in België. Deze was van het type mobiele (draaibare) houten kraan en is dendrochronologisch gedateerd in 1310. De resten hiervan bestonden slechts uit enkele palen (staanders) en daarom heen zware liggende balken. Een duidelijk plattegrond is niet verkregen omdat vermoedelijk aangrenzende delen niet zijn opgegraven. Het is mogelijk dat de oudste/eerste fase van de Groote-Rijnsche Kraan ook van dit type was, dus dergelijke funderingsresten kunnen ook in het plangebied Kraansteiger aanwezig zijn.

Van eventuele andere fases van deze kraan die (deels) in baksteen zijn gebouwd, zal de fundering mogelijk ook tot dieper in de grond in baksteen zijn uitgevoerd. Voor wat betreft een eventuele kraan in baksteen kan er binnen het plangebied Kraansteiger dus een vierkante, rechthoekige of zelfs een ronde funderingsplattegrond in baksteen aanwezig zijn. Ook is het mogelijk dat dat er alleen zware bakstenen poeren op de hoekpunten hebben gestaan.

Op basis van het bureauonderzoek is voor het plangebied de volgende archeologische verwachting opgesteld.

1. De locatie van het plangebied Kraansteiger bestond vóór circa 1150 uit water en/of een opgeslibde gors met riet. Bewoningssporen uit voorafgaande perioden worden niet verwacht.
2. Vanaf circa 1200 is er door kunstmatig ophogen van de gors een bewoonbaar eiland ontstaan. De oudste bewoning wordt verwacht op en aan weerszijden van de dijk die hier kort vóór of in 1204 is aangelegd (afb. 26). Deze dijk ligt onder/is de Wijnstraat. Al gedurende de 13^e-eeuw is er sprake van aanplempingen in het water van de Thuredrith/de Wijnhaven. De diepteligging en verspreiding van deze oudste ophogingen (dijk en aanplempingen) in de richting van het water, zijn onbekend. Wel is zeker dat ze in de richting van het water aflopend in dikte zullen zijn.
3. Vermoedelijk/mogelijk in of rond 1350 is de havenkant van de dijk voorzien van een bakstenen kademuur. De exacte locatie (en diepteligging) hiervan zijn onbekend. Mogelijk is deze oudste kademuur aanwezig ter hoogte van de achtergevels van de oudere huizen aan deze zijde van de Wijnstraat, op circa 30 m uit de straat (afb. 26).
4. Vermoedelijk zal op deze kademuur ook al de oudste fase van de Groote-Rijnse Kraan gestaan hebben. Hoe deze kraan eruit zag en in welke vorm er mogelijk resten van in de bodem aanwezig zullen zijn, is onduidelijk. Mogelijk gaat het hier om een geheel houten, mobiele kraan die kon draaien om zodoende de lading op de kade naast of achter de kraan te kunnen lossen. Dit type kraan heeft een ruim, open plein rondom nodig. Vanaf de 16^e eeuw zijn er afbeeldingen van de kraan bekend op kaarten. Het weergegeven type lijkt een vaste houten (of deels bakstenen achterbouw) kraan te zijn. Bij dit type werd de lading in de kraan gestreken en afgezet op een laadplatform in de kraan om vandaar verder vervoerd te kunnen worden. Mogelijk is er in de 17^e eeuw een nieuwe kademuur geplaatst waarbij de havengrens iets verder in oostelijke richting kwam te liggen (afb. 26). Het is onduidelijk, maar mogelijk, dat er in de 16^e-17^e eeuw een tweede fase van deze kraan is gebouwd die dus mogelijk op een andere locatie stond dan de oudere kraan. Deze tweede kademuurfase is, qua locatie, mogelijk gelijk aan de huidige kademuur. Ook van deze latere kraan is onduidelijk of en in welke mate er funderingsresten van in de bodem aanwezig kunnen zijn. Mogelijk gaat het slechts om enkele zware bakstenen poeren die op de hoekpunten aanwezig waren.
5. In de havenopvulling tussen deze vermoedelijke kademuurfases kunnen veel vondsten uit de periode Late Middeleeuwen (ca. 1300) – ca. 1617 aanwezig zijn die behoren bij een laad- en loskade (afb. 26).
6. De bovenste meter van de bodem zal deels vergraven zijn en mogelijk is dit pakket in oorsprong geheel te dateren in de 19^e of 20^e eeuw. In de top kunnen (funderings) resten aanwezig zijn van bebouwing dat deel uitmaakt van het bedrijf van expeditiebedrijf A & L de Jong. Deze had begin 20^e eeuw een klein kantoortje op het midden van het plein/de Kraansteiger en aansluitend een groter pand (opslagloods) waarvan een deel ook het zuidelijk deel van het plangebied Kraansteiger besloeg.



Afb. 26. Een overzicht van de geo-archeologische verwachtingen voor het plangebied Kraansteiger. Een betrouwbare, mogelijke locatie voor de, mogelijk, verschillende fases van de Groote-Rijnsche Kraan is niet te geven. Hiervan kan alleen gesteld worden dat deze direct op de kadegrens aanwezig zullen zijn geweest (Dorst, 2025).

4. Doel en vraagstellingen veldwerk

Het hoofddoel van het veldwerk is het toetsen van de, op basis van het bureauonderzoek, opgestelde specifieke geo-archeologische verwachting; kunnen er bij de voorgenomen ingreep archeologische waarden worden verstoord? Voor het veldwerk zijn de volgende vragen gesteld:

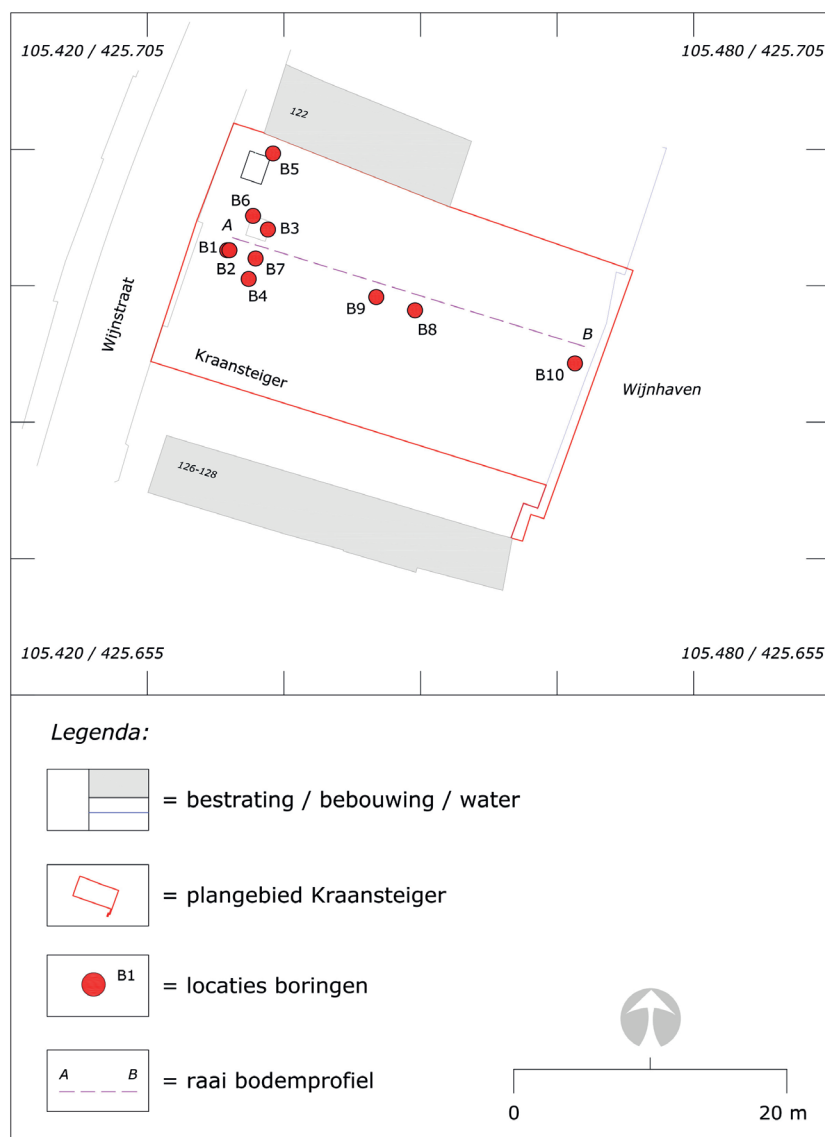
- *Hoe is de algemene bodemopbouw vanaf het huidige maaiveld tot ten minste 0,5 m in de top van het Hollandveen Laagpakket of de natuurlijke afzettingen van de Thuredrith (Formatie van Echteld)?*
- *Wat is de aard van de verschillende bodempakketten? En is de relatieve ouderdom daarvan en de diepteligging van de top van deze pakketten te bepalen? Specifiek; is er een grens aan te geven van de oudste Thuredrith/Wijnhaven in de periode 1200-1350? Met andere woorden, is er in de afzettingen een mogelijke scheiding herkenbaar in aanplempingen en havenopvullingen of is zelfs de oudste kademuur te traceren?*
- *Zijn er (mogelijk) antropogene indicatoren en/of resten in de bodem aanwezig die kunnen wijzen op de locatie of locaties van de laad- en loskraan? En zo ja, wat is hiervan de aard, diepteligging en eventuele (relatieve) datering?*
- *Bij welke graafdieptes worden er, op welke locatie binnen het plangebied, mogelijk behoudenswaardige, archeologische waarden verstoord?*

5. Veldwerk

5.1 Methoden

Het veldonderzoek is uitgevoerd op 11 juni 2024. Ten opzichte van het PvA zijn verschillende veranderingen aangebracht in de locaties en intervallen van de boringen. Binnen de voorgestelde raai bleek dat de geplande boringen niet gezet konden worden vanwege niet te verwijderen straatverharding en hooggelegen, ondoordringbare objecten in de bodem. Het oorspronkelijke boorplan van één raai over het midden van het plangebied met daarbinnen vier boringen en een interval van circa 8 m, moest vrijwel geheel losgelaten worden. Er is vervolgens geprobeerd te boren op locaties waar dat maar mogelijk zou kunnen zijn. Slechts op één boorlocatie (B7) kon uiteindelijk een geslaagde boring worden gezet. Op de overige 10 boorlocaties is de poging gestaakt op verschillende dieptes tussen circa 0,5 en 1,5 m beneden maaiveld/straatniveau. Op deze dieptes bleek sprake van ondoordringbare objecten; vermoedelijk zowel oudere maaiveldverhardingen als funderingsmuren. Dit zal in de onderstaande uitwerking worden toegelicht.

De locaties van de boringen zijn ingemeten aan de hand van de aanwezige bebouwing en bestrating (afb. 27). De NAP-hoogtes van de boorlocaties zijn overgenomen van de AHN. Het onderzoek is uitgevoerd conform de richtlijnen van de KNA-versie 4.2 en de BRL 4000, versie 4.2 (beide 2024).



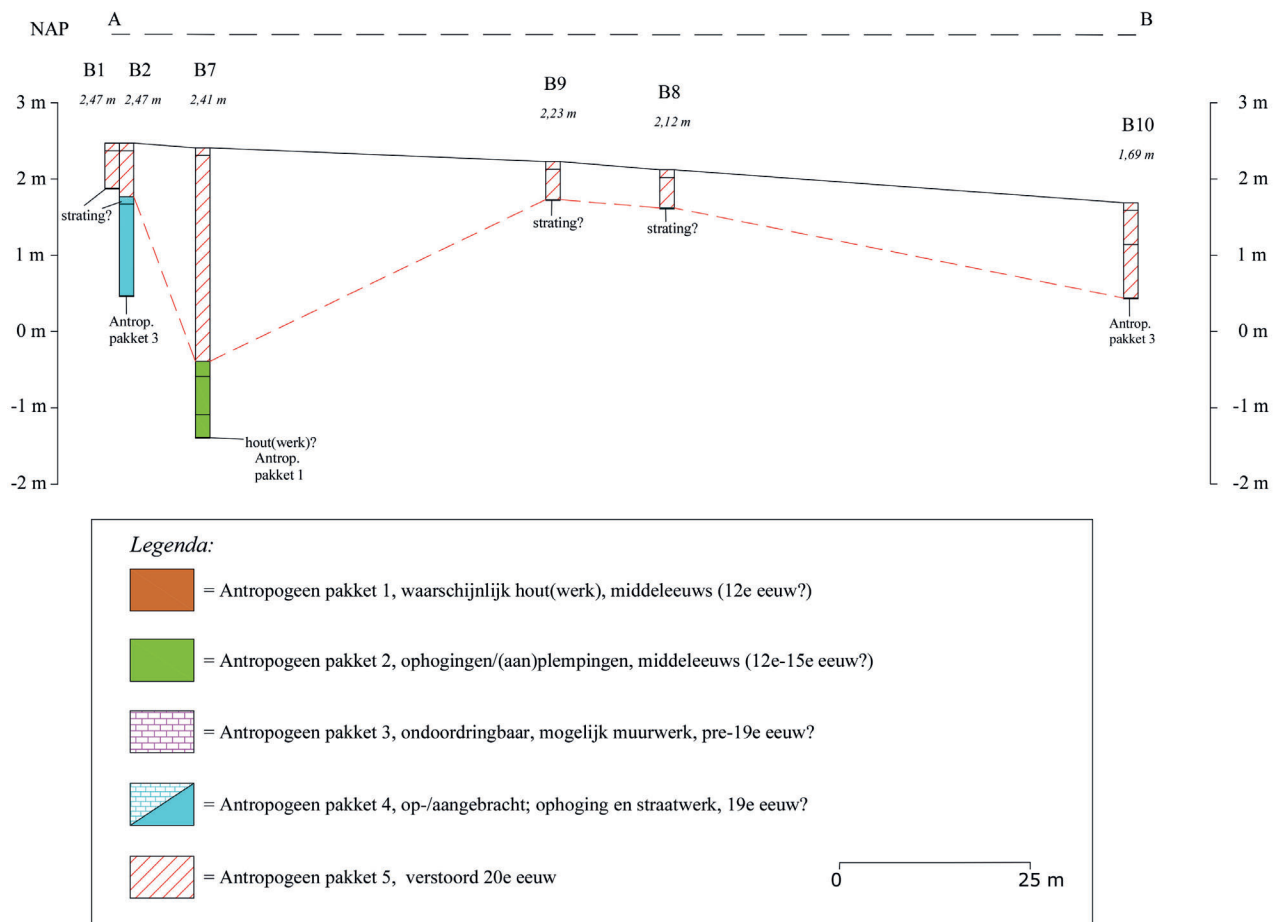
Afb. 27. De locaties van de boringen en de boorraai van het bodemprofiel (Dorst 2025, vakteam erfgoed).

5.2 Onderzoekresultaten

Als eerste zal de bodemopbouw worden besproken, gevolgd door de archeologische aspecten.

5.2.1 Bodemopbouw

Hieronder volgt, van onder naar boven, een beschrijving van de vijf bodemeenheden die zijn onderscheiden. In afbeelding 28 zijn de eenheden weergegeven in een bodemprofiel op basis van de boorraai A-B. De boorbeschrijvingen zijn weergegeven in bijlage 1.



Afb. 28. Een geo-archeologische interpretatie van de bodemopbouw in het plangebied op basis van de profielraai A-B. Voor de ligging van deze bodemprofielraai, zie afbeelding 27 (Dorst 2025, vakteam erfgoed).

Antropogeen pakket 1 hout(werk), Middeleeuwen (12^e-eeuw?)

Het diepst gelegen pakket 1 is waarschijnlijk een object; een ondoordringbaar stuk hout/houtwerk. Het is aanwezig in boring 7 op een diepte van 3,8 m – mv (1,4 m – NAP) (afb. 27 en 28). Gezien de diepteligging en onder veronderstelde middeleeuwse ophogingen met baksteenfragmenten (Antropogeen pakket 2), kan dit houtwerk dateren uit de 12^e-eeuw. Vanaf deze periode is men vermoedelijk begonnen met het ophogen en in gebruik nemen van het slik/rietgors dat hier tussen de geulen van de Thuredrith en Proto-Oude Maas aanwezig was. Het kan zijn dat men hier ook gestart is met de aanleg van houten bakken die zijn opgevuld met klei en afval om zo het poortzijde-eiland te creëren. Echter, de ware aard van dit diepgelegen object blijft op basis van dit booronderzoek onduidelijk. Er is ook altijd een mogelijkheid dat het een natuurlijk object (boom) in een natuurlijke afzetting betreft.

Antropogeen pakket 2 ophogingen/(aan)plempingen, Middeleeuwen 12^e-15^e eeuw

Ook antropogeen pakket 2 is alleen aangetroffen in boring 7 (afb. 27). Het bestaat uit drie verschillende door mensen op-/aangebrachte grondlagen. De diepergelegen twee lagen bestaan uit donkerbruine siltige/licht zandige klei met in de onderste veel rietresten en een enkel fragment mariene mosselschelp (*Mytilus edulis*). In de middelste laag waren veenbrokjes en een grindje aanwezig. De jongste laag bestaat uit grijze, licht zandige klei met een enkel fragmentje baksteen. De top van antropogeen pakket 2 is aanwezig vanaf 2,8 m – mv (-0,39 m – NAP, afb. 28). Het pakket heeft (nog) een dikte van 100 cm en ligt op/boven het hierboven genoemde, ondoordringbare object; antropogeen pakket 1. Waarschijnlijk is dit een restant van de (oudste/oudere) ophogingen die deel uitmaken van de bedijking en/of latere aanplempingen aan de havenzijde van de Thuredrith. Op basis van gedateerde afzettingen op vergelijkbare diepte langs de Wijnstraat zou dit pakket mogelijk kunnen dateren uit de periode 12^e – 15^e eeuw. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat deze vergelijkbare gedateerde afzettingen aan de andere zijde (buitendijkse) van de Wijnstraat liggen. Het is mogelijk dat hier aan de water-/havenzijde van de Wijnstraat anders is.

Antropogeen pakket 3 (ondoordringbaar (muurwerk?, pre-19e eeuw?)

Antropogeen pakket 3 is aangetroffen in de boringen 2 en 10. Ook hier gaat het waarschijnlijk om ondoordringbare objecten die in/op de top van antropogeen pakket 2 aanwezig zijn. Vermoedelijk gaat het om in-situ muurwerk. In boring 2 is het aanwezig op een diepte van 2 m – mv (0,47 m + NAP). De aard en ouderdom van dit vermoedelijke muurwerk zijn onbekend, maar het ligt hier onder een zandpakket met vermoedelijk bestratingsniveau dat ten minste uit de 19^e eeuw zal dateren. Het onderliggende muurwerk zal dus naar verwachting ouder zijn, ten minste de 19^e-eeuw, maar kan mogelijk ook teruggaan tot de 16^e-eeuw of nog ouder.

In boring 10 ligt het op 125 cm – mv (0,44 m + NAP), onder een verstoord pakket van vermoedelijk ook 19^e-eeuwse ophogingen. Ook van dit muurwerk zijn de aard en exacte ouderdom onbekend.

Antropogeen pakket 4 (opgebracht pakket en muurwerk/strating, 19e eeuw?)

Antropogeen pakket 4 is aangetroffen in de boringen 1, 2, 8 en 9. In de boringen 1, 8 en 9 is op vrijwel hetzelfde niveau een ondoordringbaar niveau aangetroffen. Dit niveau ligt, vergelijkbaar met het huidige bestratingsniveau, van west naar oost aflopend van 1,88 – 1,73 – 1,62 m + NAP (ca. 59-50 cm onder het huidige straatniveau). In boring 2 is het gelukt hier doorheen te boren. De top bestaat uit gele (IJssel)steen met een dikte van 10 cm. Daaronder is een pakket lichtgrijs (straat)zand aanwezig met wat baksteen- en mortelpuinresten. Antropogeen pakket 4 een waarschijnlijk een ophogings- en bestratingsniveau; aannemelijk te dateren in de 19^e-eeuw, de laatste fase waarin de Kraansteiger als laad- en loskade is gebruikt.

Antropogeen pakket 5: sub-recente verstoringen en bestratingsniveau, 20^e eeuw.

In de boringen 2 en 10 was de top van jongste ophogingen verstoord door vergravingen uit de 20^e eeuw. In boring 2 reikt deze verstoring tot een diepte van 0,39 m – NAP (2,8 m – straatniveau). In boring 10 reikt deze verstoring tot een diepte 0,44 m + NAP (1,25 m – straatniveau). Naast deze vergravingen uit de 20^e eeuw bestaat in alle boringen de top uit een recent (het huidige) bestratingsniveau; klinkers met daaronder een laag grijs straatzand met een dikte van 40-60 cm (afb. 28).

5.2.2 Archeologie

In het booronderzoek is in slechts één boring de (verwachte) middeleeuwse ophogingen worden bereikt, namelijk in boring 7 gelegen in het westelijk deel van het plangebied nabij de Wijnstraat. De verstoorde top hiervan is aanwezig vanaf 2,8 m – mv (-0,39 m – NAP) en het zal hier gaan om middeleeuwse (dijk)ophogingen en mogelijk jongere aanplempingen aan de haven-/waterzijde van de Wijnstraat. Hierin/-onder is een ondoordringbaar object aanwezig; mogelijk hout van antropogene oorsprong (paal/beschoeiing?). De top hiervan ligt op 3,8 m – mv (1,4 m – NAP).

Dit ophogingspakket zal ook elders in het plangebied langs de Wijnstraat aanwezig zijn, maar kon verder in geen van de boringen bereikt worden. Ook is onduidelijk op welke diepte de top van deze oudste/oudere ophogingen zal liggen; in boring 7 was het hogere niveau vergraven.

Een tweede, jonger spoorniveau is mogelijk aanwezig op een diepte tussen 0,47 – 0,98 m + NAP (Wijnstraatzijde, B2 = 2 m – mv en B5, 1,5 m – mv) en 0,43 m + NAP (B10, Wijnhavenzijde op 1,25 m – mv). In deze boringen is op de genoemde dieptes sprake van een ondoordringbaar object, vermoedelijk muurrestanten. In boring 5 gaat het mogelijk om dezelfde bakstenen structuur die al is waargenomen bij de begeleiding van de aanleg van de naastgelegen, ondergrondse afvalcontainer (zie afb. 24). Van het muurwerk op deze diepte is onduidelijk wat de exacte aard en ouderdom is. Het is dus ook onduidelijk of en wat de eventuele, onderlinge relatie kan zijn. Het is vrijwel zeker dat deze sporen ouder zullen zijn dan de 19^e-eeuw en kunnen (op basis van waargenomen baksteenformaat) dateren uit de 16^e-17^e eeuw; de periode waarin de laad- en loskraan nog actief in gebruik was.

Ten slotte is er een derde, jongste spoorniveau aanwezig. Dit ligt op een diepte van circa 1,8 m + NAP (ca. 60-70 cm – straatniveau) in het westen van het plangebied. In het midden ligt het rond 1,7 m + NAP (ca. 0,5 m – straatniveau) en direct aan de haven op 1,13 m + NAP (0,55 m – straatniveau). In boring 2 is vastgesteld dat het ten minste op deze boorlocatie gaat om een ouder bestratingsniveau van de Kraansteiger. Het betreft hier een gele klinker met daaronder een ophoog-/straat-zandbed van 120 cm. Of het op de andere locaties waar op dit niveau een ondoordringbare laag is aangetroffen (B1, B4, B8, B9) dezelfde bestrating betreft, is onduidelijk. In boring 4 was op deze diepte een hardere, rode baksteen aanwezig en in de boringen 8 en 9 kon niet door deze laag heen geboord worden. Het kan op deze locaties dus ook gaan om (funderings)muurwerk. De aard en ouderdom van dit niveau is onbekend, maar het zou kunnen gaan om het jongste verhardingsniveau op de Kraansteiger, namelijk uit de periode 19^e – eerste helft 20^e eeuw.

6. Samenvatting, conclusies en aanbeveling

Op 11 juni 2025 is in het plangebied Kraansteiger in de binnenstad van Dordrecht een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen uitgevoerd. Dit is gedaan in het kader van het geplande kademuurherstel en eventuele verdere herinrichting van de Kraansteiger. In totaal zijn er 10 boringen gezet, waarvan er slechts één tot de geplande diepte kon worden doorgezet. De andere boringen moesten op wisselende dieptes vroegtijdig gestaakt worden vanwege ondoordringbare objecten in de ondergrond. De gestelde onderzoeksvragen zijn daardoor helaas maar beperkt te beantwoorden.

Ten aanzien van de geformuleerde vragen is het volgende geconstateerd:

- *Hoe is de algemene bodemopbouw vanaf het huidige maaiveld tot ten minste 0,5 m in de top van het Hollandveen Laagpakket of de natuurlijke afzettingen van de Thuredrith (Formatie van Echteld)?*
- *Wat is de aard van de verschillende afzettingspakketten? En is de relatieve ouderdom daarvan en de diepteligging van de top van deze pakketten te bepalen? Specifiek; is er een grens aan te geven van de oudste Thuredrith/Wijnhaven in de periode 1200-1350? Met andere woorden, is er in afzettingen een mogelijke scheiding herkenbaar in aanplempingen en havenopvullingen of zelfs de oudste kademuur te traceren?*
- *Zijn er (mogelijk) antropogene indicatoren en/of resten in de bodem aanwezig die kunnen wijzen op de locatie of locaties van de laad- en loskraan? En zo ja, wat is hiervan de aard, diepteligging en eventuele (relatieve) datering?*
- *Bij welke graafdieptes worden er, op welke locatie binnen het plangebied, mogelijk behoudenswaardige, archeologische waarden verstoord?*

Nergens in het plangebied is de natuurlijke ondergrond bereikt. Hierover kunnen dus, op basis van dit booronderzoek, geen uitspraken gedaan worden. De veronderstelde grens tussen de zuidelijke Thuredrith-geul en de (riet)gors op het nog intacte komklei-op-veenlandschap - dat vanaf de 12^e eeuw is gecultiveerd tot het poortzijde-eiland - kon dus ook niet worden bepaald. Ook de latere aanplempingen in het water van de Thuredrith waarbij de oudste haven is versmald, zijn nergens bereikt.

Slechts in één boring (boring 7) aan de Wijnstraat zijn diepergelegen de oudste/oudere middeleeuwse ophogingen bereikt. De sterk vergraven top hiervan is aanwezig op 2,8 m – mv (-0,39 m – NAP) en het pakket was nog 100 cm dik. Het gaat hier om (dijk)ophogingen en mogelijk jongere aanplempingen aan/in het water van de Thuredrith/Wijnhaven. Hierin/-onder is hout van mogelijk antropogene oorsprong (paal/beschoeiing?) aangeboord. De top hiervan ligt op 3,8 m – mv (1,4 m – NAP). De ophogingen en het mogelijke houtwerk zijn vermoedelijk te dateren in de periode 12^e – 15^e eeuw. De verdere aanwezigheid van dit ophogingspakket binnen het plangebied is onduidelijk.

Op een diepte tussen 1,25 en 2 m – mv zijn overal binnen het plangebied ondoordringbare objecten in de ondergrond vastgesteld. Waarschijnlijk is het oudere verharding van de Kraansteiger. Zowel de aard als datering en de eventuele, onderlinge samenhang van deze ondergrondse objecten is onduidelijk. Mogelijk zijn deze te dateren in de periode 16^e-17^e eeuw; de periode waarin er ook nog sprake was van een werkende laad- en loskraan op de Kraansteiger. Het is onduidelijk of deze objecten te relateren zijn aan de laad- en loskraan.

Een derde, mogelijk archeologisch spoorniveau wordt verondersteld aanwezig te zijn op een diepte tussen circa 50-70 cm – straatniveau. Op dit niveau zijn een maaiveldverharding van klinkers en andere, niet geïdentificeerde, ondoordringbare objecten in de ondergrond aanwezig. Dit vertegenwoordigd naar verwachting de jongste gebruiksfase van de Kraansteiger als laad- en loskade, namelijk de periode 19^e – eerste helft 20^e eeuw.

Samengevat kan gesteld worden dat het booronderzoek weinig informatie heeft opgeleverd voor een scherpere aanbeveling met betrekking tot eventueel aanwezige archeologische waarden in de ondergrond. Meer zekerheid hierover kan op deze locatie alleen verkregen worden bij gravend onderzoek. De resultaten van dit vooronderzoek, bureauonderzoek en boren, moeten hierbij gezien worden als een richtlijn voor wat betreft de te verwachten waarden in de ondergrond bij de voorgenomen grondwerkzaamheden. Gezien de grote hoeveelheid ondoordringbare objecten in de bodem, is het aannemelijk dat er zeker behoudenswaardige archeologische resten aanwezig zullen zijn. Echter, over de aard en datering hiervan is vrijwel geen zekerheid. Wel kan gesteld worden dat het niet uitgesloten is dat er nog resten van één of meerdere laad- en loskraan(fases) aanwezig zijn.

Aanbeveling

Voor het gehele plangebied wordt geadviseerd om graafwerkzaamheden dieper dan 0,4 m – mv op te graven. Vanaf dit niveau kunnen behoudenswaardige, archeologische waarden behorend tot de Groote-Rijnsche kraan en bijbehorende steiger aanwezig zijn. Het is echter niet duidelijk op welk niveau deze aanwezig kunnen zijn. De in dit rapport genoemde dieptes van (veronderstelde) gebruiks- en spoorniveaus kunnen als richtlijn worden aangehouden, maar zijn geen absolute zekerheid.

Er wordt een opgraving variant archeologische begeleiding aanbevolen; dit dient gelijktijdig en in samenwerking met de civieltechnisch uitvoerder te worden uitgevoerd conform een Programma van Eisen dat door het bevoegd gezag, de gemeente Dordrecht, beoordeeld dient te worden. De samenwerking met de civieltechnisch uitvoerder dient voorafgaand de start te worden vastgelegd in het bestek en doorgesproken te worden in een startoverleg.

De beslissing over deze aanbeveling wordt genomen na toetsing van dit rapport door de bevoegde overheid, de gemeente Dordrecht. Hierover dient contact opgenomen te worden met J. Hoevenberg, senior KNA- archeoloog van de gemeente Dordrecht, tel. (078) 770 4905.

Voor vragen over de bevindingen en conclusies in dit rapport kan contact worden opgenomen met M.C. Dorst, senior KNA-archeoloog van de gemeente Dordrecht, tel. (078) 770 4904.

Bronnen

Literatuur

Baarsel, M. van, 1992: *Van Aardappelmarkt tot Zwijndrechts Veerhoofd. De straatnamen van de historische binnenstad van Dordrecht*. Hilversum.

Balen Jz, M., 1677: *Beschryvinge der stad Dordrecht ect.*, Dordrecht (fotostatische herdruk Dordrecht 1966).

Boer, de G.H., M. Rietkerk, J.A. Schenk & B. Jansen, 2009: Stad en Slib. Het archeologisch potentieel van het Eiland van Dordrecht in kaart gebracht. Een archeologische verwachtings- en beleidskaart voor het buitengebied en de historische stad. *RAAP-rapport 1672*.

Dalen, J.L. van, 1931-1933: *Geschiedenis van Dordrecht, deel II. Dordrecht*. <https://www.delpher.nl/nl/boeken/view?coll=boeken&identificatie=MMKB05%3A000044094%3A00141>

Dorst, M.C., 2022: Voorstraat 312, Hema, gemeente Dordrecht. Een archeologisch bureauonderzoek en een verkennend, inventariserend veldonderzoek door middel van boringen en een kleine proefsleuf. *Dordrecht Ondergronds* 142.

Dorst, M.C. & H. 't Jong & G.J. Schiereck, 2018: Thuredrith. Nieuw licht op het ontstaan van Dordrecht. *Verhalen van Dordrecht* 36. Stichting Historisch Platform Dordrecht. Drukkerij RAD, Dordrecht.

Dorst, M.C., 2018: Drie ondergrondse kledingcontainers, gemeente Dordrecht. Een archeologisch bureauonderzoek en veldwerk (opgraving en boring). *Dordrecht Ondergronds* 104.

Dorst, M.C. en G.H. de Boer, 2017: De Grote Kerk, Thuredrith en Oude Maas, Dordrecht. Archeologisch booronderzoek rond de Grote Kerk. Nieuwe geo-archeologische informatie over de Thuredrith, Oude Maas en Grote Kerk. *Dordrecht Ondergronds* 92. Gemeente Dordrecht, vakteam erfgoed.

Dorst 2014, Van der Kooghplaats 1. Een archeologische begeleiding en boringen. *Dordrecht Ondergronds* 55. Gemeente Dordrecht.

Dorst, M.C., 2013a: Scheffersplein, gemeente Dordrecht. Een archeologische begeleiding en boringen. *Dordrecht Ondergronds* 46. Gemeente Dordrecht.

Dorst, M.C., 2010: Gemeente Dordrecht, Wijnstraat 153. Huis Roodenburg & Huis 't Schaeck. Een bureauonderzoek en een archeologische begeleiding. *Dordrecht Ondergronds* 6. Gemeente Dordrecht, Bureau Monumentenzorg & Archeologie.

Easton, C., 1917: Het Dordtse probleem, de vroegere loop der rivieren bij Dordrecht. In: *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap*. 34, 1917, pag. 1 37.

Herwaarden, J. van, D. de Boer, F. van Kan & G. Verhoeven, 1996: *Geschiedenis van Dordrecht tot 1572*. Deel 1, Gemeentearchief Dordrecht.

Hos, T.H.L., 2008: Dordrecht, Botermarkt. Een bureauonderzoek en een archeologische begeleiding. *Dordrecht Ondergronds Brieffrapport* 10. Gemeente Dordrecht, Bureau Monumentenzorg en Archeologie.

Megens, L., 2020: *De kraan Rodermond te Dordrecht. 1338-1875*. Paperback uitgave door: Documentatie- en Kenniscentrum Augustijnenhof, Dordrecht.

Niermeyer, J.F., 1942: .Dordrecht als handelsstad in de tweede helft van de veertiende eeuw. In: *Bijdragen voor vaderlandsche geschiedenis en oudheidkunde*. Ser. 8, vol. 3 (1942) p. 1-36, 177-222.

Sarfatij, H., 2007: *Archeologie van een Deltastad. Opgravingen in de binnenstad van Dordrecht*. Stichting Matrijs, Utrecht.

Sarfatij, H., 2006: Dordracum excavatum: Opgravingen in Dordrecht, archeologie van een deltastad. Proefschrift UvA: <https://dare.uva.nl/search?identifier=33427848-1cbc-4ba1-ad21-1ab46dc3e0a5>.

Schiereck, G.J., 2017: De Dordtse uitdaging. De vroegere loop van de rivieren bij Dordrecht. *Tijdschrift voor Historische Geografie*, 2e jaargang 2017, nummer 1.

Vos, P.C., J. Bazelmans, H.J.T. Weerts en M.J. van der Meulen, 2011: *Atlas van Nederland in het Holoceen, Landschap en bewoning vanaf de laatste ijstijd tot nu*. Amsterdam. Kaart ook op: https://archeologieinnederland.nl/sites/default/files/map_attachments/Paleogeografische%20kaart%20800nc.pdf

Bijlage 1: Boorbeschrijvingen

Boring: 2025-3_1

Kop algemeen: Projectcode: 2025-3, Boornummer: 1, Beschrijver(s): MDORST, Datum: 11-06-2025, Doel boring: archeologie - verkenning, Einddiepte boring in cm: 60
Coördinaten: X-coördinaat in meters: 105.435, Y-coördinaat in meters: 425.687, Precisie coördinaat: 1 dm, Coördinaatsysteem / epsg: Rijksdriehoeksmeting (NL), Hoogte maaiveld in meters: 2.47, Precisie hoogte: 1 cm, Referentievlak hoogte: Normaal Amsterdams Peil, Bepalingsmethode maaiveldhoogte: AHN bestand
Plaats: Provincie: Zuid-Holland, Gemeente: Dordrecht, Opdrachtgever: IBD, Uitvoerder: Dordt gemeente vakteam erfgoed



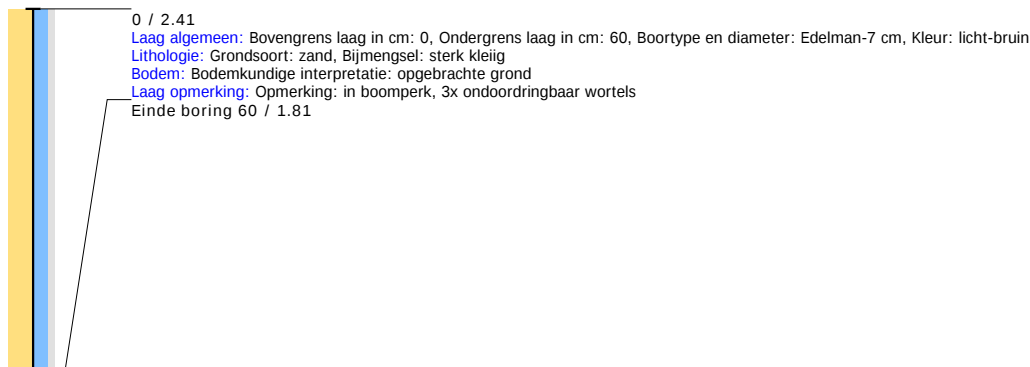
Boring: 2025-3_2

Kop algemeen: Projectcode: 2025-3, Boornummer: 2, Beschrijver(s): MDORST, Datum: 11-06-2025, Doel boring: archeologie - verkenning, Einddiepte boring in cm: 201
Coördinaten: X-coördinaat in meters: 105.436, Y-coördinaat in meters: 425.687, Precisie coördinaat: 1 dm, Coördinaatsysteem / epsg: Rijksdriehoeksmeting (NL), Hoogte maaiveld in meters: 2.47, Precisie hoogte: 1 cm, Referentievlak hoogte: Normaal Amsterdams Peil, Bepalingsmethode maaiveldhoogte: AHN bestand
Plaats: Provincie: Zuid-Holland, Gemeente: Dordrecht, Opdrachtgever: IBD, Uitvoerder: Dordt gemeente vakteam erfgoed



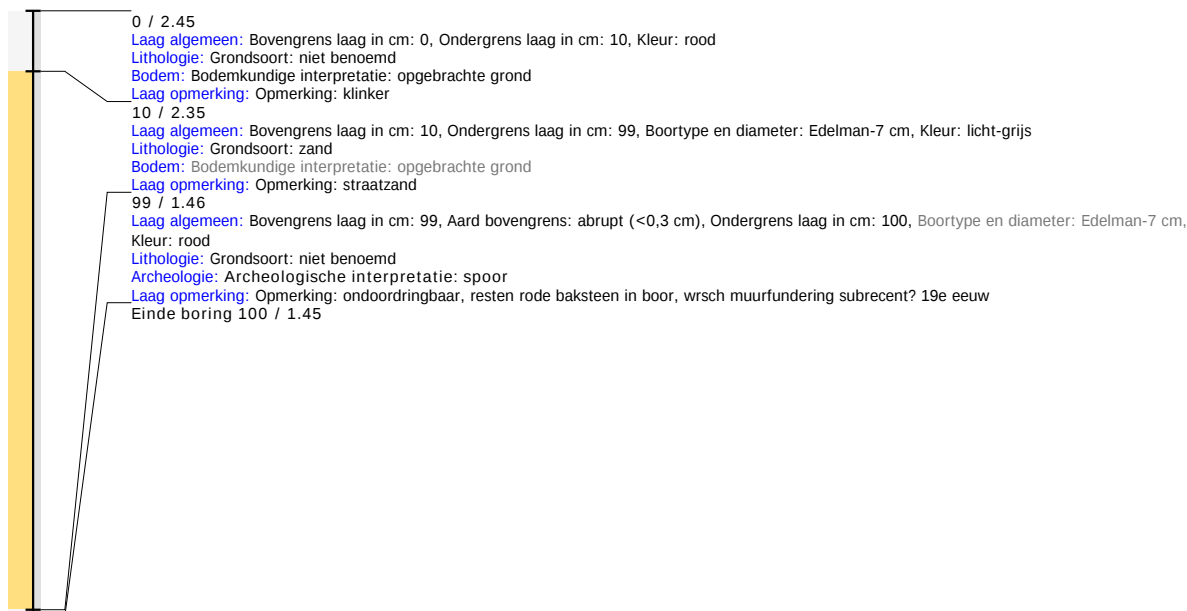
Boring: 2025-3_3

Kop algemeen: Projectcode: 2025-3, Boornummer: 3, Beschrijver(s): MDORST, Datum: 11-06-2025, Doel boring: archeologie - verkenning, Einddiepte boring in cm: 60
Coördinaten: X-coördinaat in meters: 105.438, Y-coördinaat in meters: 425.689, Precisie coördinaat: 1 dm, Coördinaatsysteem / epsg: Rijksdriehoeksmeting (NL), Hoogte maaiveld in meters: 2.41, Precisie hoogte: 1 cm, Referentievlak hoogte: Normaal Amsterdams Peil, Bepalingsmethode maaiveldhoogte: AHN bestand
Plaats: Provincie: Zuid-Holland, Gemeente: Dordrecht, Opdrachtgever: IBD, Uitvoerder: Dordt gemeente vakteam erfgoed



Boring: 2025-3_4

Kop algemeen: Projectcode: 2025-3, Boornummer: 4, Beschrijver(s): MDORST, Datum: 11-06-2025, Doel boring: archeologie - verkenning, Einddiepte boring in cm: 100
Coördinaten: X-coördinaat in meters: 105.437, Y-coördinaat in meters: 425.685, Precisie coördinaat: 1 dm, Coördinaatsysteem / epsg: Rijksdriehoeksmeting (NL), Hoogte maaiveld in meters: 2.45, Precisie hoogte: 1 cm, Referentievlak hoogte: Normaal Amsterdams Peil, Bepalingsmethode maaiveldhoogte: AHN bestand
Plaats: Provincie: Zuid-Holland, Gemeente: Dordrecht, Opdrachtgever: IBD, Uitvoerder: Dordt gemeente vakteam erfgoed



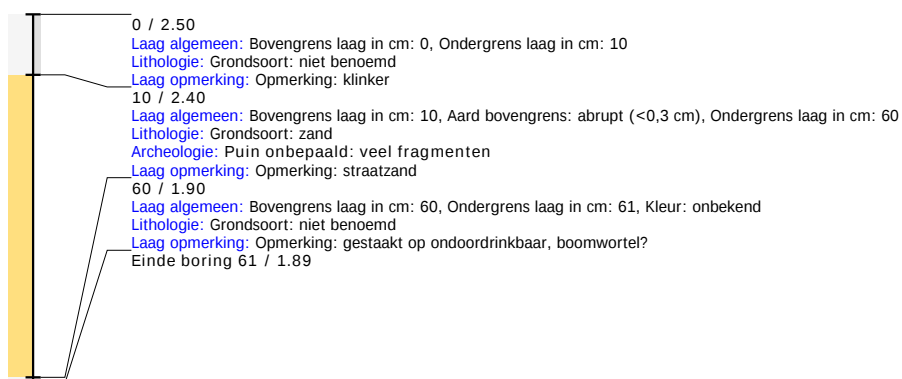
Boring: 2025-3_5

Kop algemeen: Projectcode: 2025-3, Boornummer: 5, Beschrijver(s): MDORST, Datum: 11-06-2025, Doel boring: archeologie - verkenning, Einddiepte boring in cm: 151
Coördinaten: X-coördinaat in meters: 105.439, Y-coördinaat in meters: 425.694, Precisie coördinaat: 1 dm, Coördinaatsysteem / epsg: Rijksdriehoeksmeting (NL), Hoogte maaiveld in meters: 2.48, Precisie hoogte: 1 cm, Referentieveld hoogte: Normaal Amsterdams Peil, Bepalingsmethode maaiveldhoogte: AHN bestand
Plaats: Provincie: Zuid-Holland, Gemeente: Dordrecht, Opdrachtgever: IBD, Uitvoerder: Dordt gemeente vakteam erfgoed



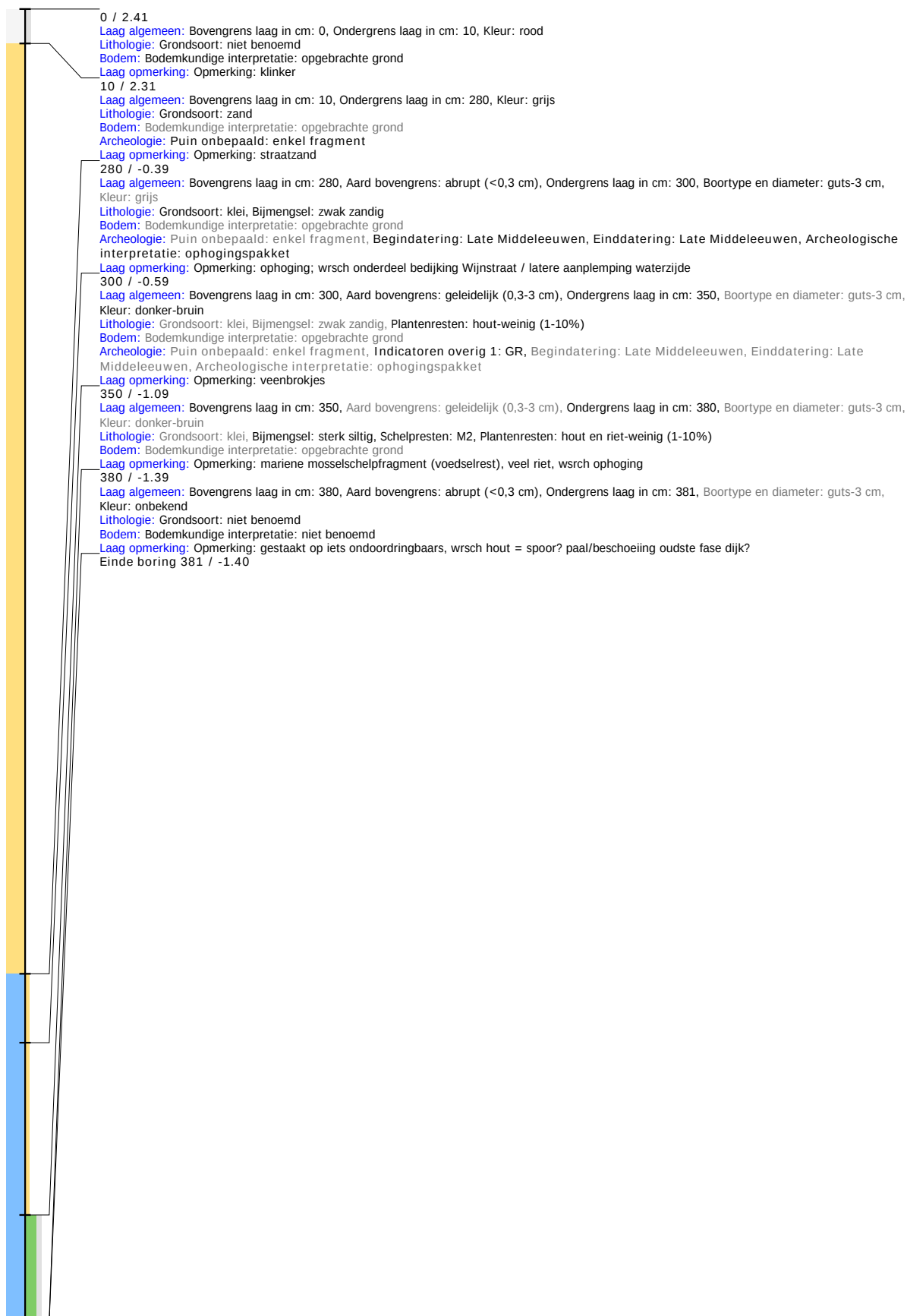
Boring: 2025-3_6

Kop algemeen: Projectcode: 2025-3, Boornummer: 6, Beschrijver(s): MDORST, Datum: 11-06-2025, Doel boring: archeologie - verkenning, Einddiepte boring in cm: 61
Coördinaten: X-coördinaat in meters: 105.437, Y-coördinaat in meters: 425.69, Precisie coördinaat: 1 dm, Coördinaatsysteem / epsg: Rijksdriehoeksmeting (NL), Hoogte maaiveld in meters: 2.5, Precisie hoogte: 1 cm, Referentieveld hoogte: Normaal Amsterdams Peil, Bepalingsmethode maaiveldhoogte: AHN bestand
Plaats: Provincie: Zuid-Holland, Gemeente: Dordrecht, Opdrachtgever: IBD, Uitvoerder: Dordt gemeente vakteam erfgoed



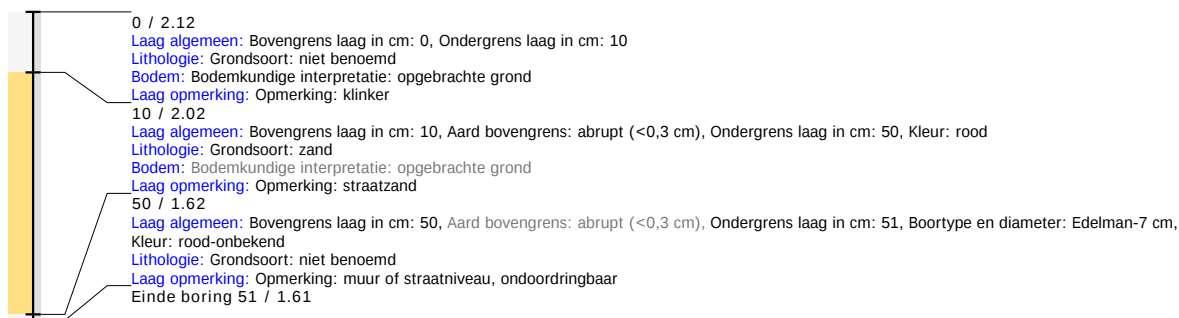
Boring: 2025-3_7

Kop algemeen: Projectcode: 2025-3, Boornummer: 7, Beschrijver(s): MDORST, Datum: 11-06-2025, Doel boring: archeologie - verkenning, Einddiepte boring in cm: 381
Coördinaten: X-coördinaat in meters: 105.437, Y-coördinaat in meters: 425.687, Precisie coördinaat: 1 dm, Coördinaatsysteem / epsg: Rijksdriehoeksmeting (NL), Hoogte maaiveld in meters: 2.41, Precisie hoogte: 1 cm, Referentieveld hoogte: Normaal Amsterdams Peil, Bepalingsmethode maaiveldhoogte: AHN bestand
Plaats: Provincie: Zuid-Holland, Gemeente: Dordrecht, Opdrachtgever: IBD, Uitvoerder: Dordt gemeente vakteam erfgoed



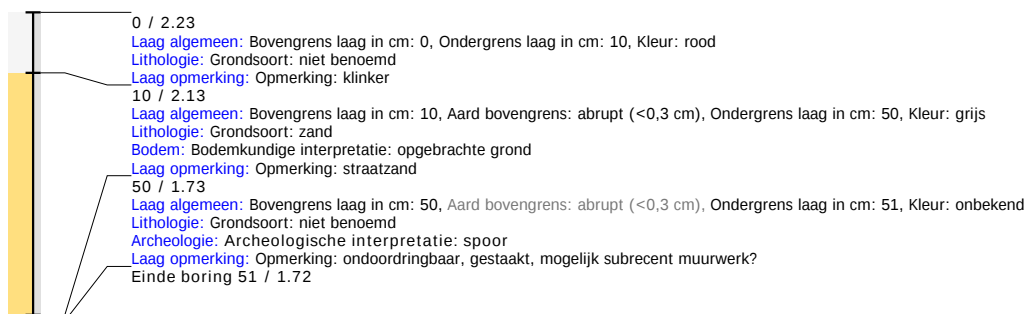
Boring: 2025-3_8

Kop algemeen: Projectcode: 2025-3, Boornummer: 8, Beschrijver(s): MDORST, Datum: 11-06-2025, Doel boring: archeologie - verkenning, Einddiepte boring in cm: 51
Coördinaten: X-coördinaat in meters: 105.449, Y-coördinaat in meters: 425.683, Precisie coördinaat: 1 dm, Coördinaatsysteem / epsg: Rijksdriehoeksmeting (NL), Hoogte maaiveld in meters: 2.12, Precisie hoogte: 1 cm, Referentievlak hoogte: Normaal Amsterdams Peil, Bepalingsmethode maaiveldhoogte: AHN bestand
Plaats: Provincie: Zuid-Holland, Gemeente: Dordrecht, Opdrachtgever: IBD, Uitvoerder: Dordt gemeente vakteam erfgoed



Boring: 2025-3_9

Kop algemeen: Projectcode: 2025-3, Boornummer: 9, Beschrijver(s): MDORST, Datum: 11-06-2025, Doel boring: archeologie - verkenning, Einddiepte boring in cm: 51
Coördinaten: X-coördinaat in meters: 105.446, Y-coördinaat in meters: 425.684, Precisie coördinaat: 1 dm, Coördinaatsysteem / epsg: Rijksdriehoeksmeting (NL), Hoogte maaiveld in meters: 2.23, Precisie hoogte: 1 cm, Referentievlak hoogte: Normaal Amsterdams Peil, Bepalingsmethode maaiveldhoogte: AHN bestand
Plaats: Provincie: Zuid-Holland, Gemeente: Dordrecht, Opdrachtgever: IBD, Uitvoerder: Dordt gemeente vakteam erfgoed



Boring: 2025-3_10

Kop algemeen: Projectcode: 2025-3, Boornummer: 10, Beschrijver(s): MDORST, Datum: 11-06-2025, Doel boring: archeologie - verkenning, Einddiepte boring in cm: 126
Coördinaten: X-coördinaat in meters: 105.461, Y-coördinaat in meters: 425.679, Precisie coördinaat: 1 dm, Coördinaatsysteem / epsg: Rijksdriehoeksmeting (NL), Hoogte maaiveld in meters: 1.69, Precisie hoogte: 1 cm, Referentieveld hoogte: Normaal Amsterdams Peil, Bepalingsmethode maaiveldhoogte: AHN bestand
Plaats: Provincie: Zuid-Holland, Gemeente: Dordrecht, Opdrachtgever: IBD, Uitvoerder: Dordt gemeente vakteam erfgoed

